MADRID

ARQUITECTURA

S. C. D. A.

1

1931

Biblioteca Nacional de España

GREMIOS DE LA CONSTRUCCION

CERRAJERIA

ARTALEJO (EUSEBIO).—Soldadura autógena.—Don Pedro, 5.

CONTRATISTAS

ADARVE SÁNCHEZ (BERNARDO).—Maestro Aparejador.—Luis Vives, 9, hotel (Prosperidad).
BLANCO (SANTIAGO).—P. Manuel Becerra, 11.
CERNUDA (MARIANO).—Avenida Reina Victoria, 15. Teléfono, 34585.
CUESTA MARTINEZ (JOSE).—Avenida de Eduardo Dato, 8, 2.°
FORCE LAFUENTE (FERNANDO).—Castelló, 66, 2.°
MONTOTO (SEVERIANO).—Goya, 59. Teléfono 53.246.
RUIZ DE LEON (VICENTE).—P. de Olavide, 4. Teléfono, 35.972.
SOLE SALAZAR (JUAN).—Conde Duque, 17. Teléfono 33202.
VILATA Y MALLOFRE (PEDRO).—Plaza de Alonso Martínez, 6.

CUBIERTAS Y PISOS DE CRISTAL

"ECLIPSE", S. A. (Consejero-Delegado: Juan Donate).—Avenida Eduardo Dato, 8.

EBANISTA

LAORGA (FEDERICO).—Ronda de Atocha, 23 triplicado.

ELECTRICIDAD

BENITO DELGADO (FRANCISCO). — Barquillo, 9. Teléfono, 12.774.

ESTUCADOR DECORADOR

ROYO FERRERAS (PEDRO).—Sandoval, 8.

FONTANERO

JIMENO (FRANCISCO).—Libertad, 2.

MADERAS

RAMÍREZ DE PABLOS (JUAN).—Fuencarral, 6.

MAESTROS CANTEROS

BLAZQUEZ (MARTIN).—Magallanes, 28.
COBO (VICENTE).—Fernando el Católico, 8.
EDILLA (JERÓNIMO).—Toledo, 147.
[illegible] VEDA.—Donoso Cortés, 1.

Biblioteca Nacional de España

ZR/662

D
955

ARQUITECTURA

VOL. 13 1931 MADRID

BN
36
2

Biblioteca Nacional de España

ÍNDICE DE MATERIAS

Albergues.—Pág. 260.
Arquitectura popular.—Págs. 186 y 361.
Casas de oficinas.—Pág. 126.

Concursos:

De hospitales.—Págs. 88, 109 y 410.
De escuelas.—Págs. 129 y 144.
De edificios de renta.—Pág. 194.
De carteles.—Pág. 389.

Edificios de índole diversa.—Págs. 205, 236, 366 y 407.
Esculturas.—Pág. 181.
Hospitales.—Págs. 226 y 410.
Hoteles.—Págs. 120, 207, 255, 412 y 414.
Iglesias y sinagogas.—Págs. 214 y 327.
Institutos.—Págs. 164, 174 y 274.
La vivienda.—Págs. 219, 296, 313 y 377.
Luminotecnia.—Págs. 176, 201, 384 y 419.
Pastelerías y bares.—Págs. 68 y 351.
Residencias.—Págs. 158 y 169.
Temas históricos.—Págs. 3, 63 y 155.
Tiendas y decoración en general.—Págs. 29, 218, 243 a 249 y 311.
Urbanismo.—Págs. 11, 28, 35, 50, 74, 85, 115, 296, 316, 342 y 377.

ÍNDICE DE FOTOS SIN ARTÍCULO

San Jacinto, en Pagés del Corro, Triana, Sevilla.—Fot. Ferriz.—Pág. 34.
Calle y pasadizo en Sos (Aragón).—Fot. J. Mora Insa.—Página 74.
Conjunto de la Exposición de Berlín.—Pág. 147.
Rollo de Almorox.—Fot. Wunderlich.—Pág. 154.
Instalación española en la Exposición de Berlín.—Pág. 178.
El Empire State Building en N. Y.—Pág. 180.
Casa vieja en Brozas (Cáceres).—Pág. 254.
Patio del Palacio del Infantado.—Pág. 286.

Biblioteca Nacional de España

ÍNDICE DE AUTORES

AIZPURÚA - LABAYEN.—"Sacha". Nueva pastelería en San Sebastián.—Pág. 68.

ARNICHES (CARLOS).—Un hotel, un albergue, un Instituto.—Página 255.

BARTNING (OTTO).—Depósito de agua elevado.—Pág. 323.

BLANCO (ADOLFO).—Tipos de viviendas de labradores.—Página 313.

BLANCO SOLER (L.) Y BERGAMÍN (R.).—Residencia del Amo. (Madrid, Ciudad Universitaria).—Pág. 158.

BORORIO (REGINO).—Instituto de segunda enseñanza en Calatayud.—Pág. 164.—Residencia de estudiantes en Jaca.—Página 169.—Proyecto de Instituto para Zaragoza.—Página 174.

CARVAJAL (E.).—La luz en la Arquitectura moderna.—Página 176.

CARVAJAL (E.).—Algunos datos sobre luminotecnia.—Páginas 176, 201, 384 y 419.

CÁRDENAS (MANUEL DE).—Concurso privado.—Pág. 198.

CÁRDENAS, FONSECA Y CHÁVARI.—Concurso internacional urbanístico de Madrid.—Págs. 80 y 81.

Concurso "Carrión" para un edificio en la Plaza del Callao.—Págs. 194, 200 y 205.

CORT Y STÜBBEN.—Concurso urbanístico internacional de Madrid.—Págs. 84 y 85.

CRAVOTTO (MAURICIO).—Sobre el Palacio Municipal de Montevideo.—Pág. 406.

CZEKELIUS (OTTO).—Antiguas sinagogas de España.—Página 327.

DOMÍNGUEZ (MARTÍN).—Un hotel, un albergue, un Instituto.—Pág. 255.

DURÁN (MIGUEL).—Unos planos inéditos de Villanueva.—Página 155.

DURÁN DE COTES (LUIS).—Proyecto premiado con accésit en el concurso para Facultad de Medicina en Granada.—Página 95.

ESCARIO.—Concurso internacional urbanístico de Madrid.—Páginas 82 y 83.

FEDUCHI (LUIS MARTÍNEZ).—Tiendas nuevas.—Páginas 245 y 246, y Hotel particular.—Pág. 414.

FEDUCHI Y ECED.—Concurso privado.—Págs. 199 y 200.

FERRANT (ANGEL).—Esculturas.—Pág. 181.

FIGUEROA (EDUARDO).—Edificio en la Avenida de Eduardo Dato (Madrid).—Pág. 236.

FUNGAIRIÑO (ALFONSO).—Puerta lateral de la iglesia de San Martín (Valencia).—Págs. 63 y 65.

GARAY (E. DE).—Concurso privado.—Pág. 196.

GARCÍA MERCADAL (FERNANDO).—La futura plaza de Cuba en Sevilla.—Pág. 35.—Casas baratas en Sevilla.—Páginas 48 y 50.—Una tienda nueva en Madrid.—Pág. 311.

GROPIUS (WALTER).—Arquitectura funcional.—Pág. 51.—¿Casa baja, mediana o alta?—Pág. 75.

GUTIÉRREZ SOTO (LUIS).—Concurso privado.—Pág. 197.—Nuevo bar en la Gran Vía (Madrid).—Pág. 251.

J. M. M.—Arquitectura municipal en Londres. I. Viviendas.—Pág. 377.

JIMENO (ALFONSO).—Proyecto premiado en el primer concurso nacional de arquitectura, organizado por el Ministerio de Instrucción Pública. Tema: "Escuela maternal".—Pág. 129.

KISCH, LOCWITSCH, NEUZIL.—Ideas al proyecto "El mejor Berlín".—Pág. 242.

KOTZER (ERICH).—La ciudad de mañana. Un film de urbanización.—Pág. 115.

LABAYEN - AIZPURÚA.—"Sacha". Nueva pastelería en San Sebastián.—Pág. 68.

LACASA (LUIS).—La vivienda higiénica en la ciudad.—Página 219.—Nuevo hospital provincial en Toledo.—Página 226.

LINDER (PAÚL).—La exposición berlinesa de la construcción, 1931.—Pág. 287.

LÓPEZ OTERO (M.).—Pág. 366.

LÓPEZ ROMERO (CARLOS).—Tienda nueva.—Pág. 243.

LOYGORRI (J.).—Tienda nueva.—Pág. 249.

MERRIL (THEODOR).—Iglesia evangélica en Colonia.—Página 214.

MORENO VILLA (JOSÉ).—Sobre arquitectura popular.—Páginas 186 y 361.

MUGURUZA (JOSÉ MARÍA).—Proyecto de "Escuela materna".—Pág. 138.

MUGURUZA (PEDRO).—Concurso privado.—Pág. 194.

MUÑOZ CASAYÚS (M.).—Casa comercial (Madrid, Eduardo Dato, 4).—Pág. 126.—Tienda nueva.—Pág. 248.

MUÑOZ MONASTERIO (M.).—Arquitectura popular del Alto Aragón.—Pág. 396.—Casa-estudio para el escultor Pérez Mateos.—Pág. 412.

OLIVARES (ALFONSO).—Detalles del Salón de lectura de "La Prensa".—Págs. 29 y 30.

PARAMÉS (E.).—Concurso privado.—Pág. 195.

Biblioteca Nacional de España

Paz Maroto.—Del concurso urbanístico internacional de Madrid.—Pág. 78.

Ródenas (Manuel).—Proyecto de Aduana en Caya (Badajoz).—Pág. 66.

Rodríguez Cano (J.).—Concurso privado.—Pág. 195.

Rubio (Antonio).—Gran Hotel, Zaragoza.—Pág. 120.

Sala (Luis de).—Proyecto premiado con accésit en el concurso para Facultad de Medicina en Granada.—Pág. 102.

Sánchez Arcas (Manuel).—Nuevo hospital provincial en Toledo.—Pág. 226.—Pabellón de la Junta y Oficinas de la Ciudad Universitaria.—Pág. 366.

Solana (Francisco).—Proyecto de edificio para la Caja extremeña de Previsión Social.—Pág. 205.—Nuevo hospital provincial en Toledo.—Pág. 226.—Sobre el proyecto de Estación para aguas residuales de Madrid.—Pág. 240.—Sobre los préstamos del Instituto Nacional de Previsión para fomento de la construcción en Madrid.—Pág. 416.

Tophan Forrest (G.).—Arquitectura municipal en Londres.—Pág. 377.

Torres Balbás (Leopoldo).—Los monumentos árabes de Granada.—Pág. 3.

Torriente (Gabriel de la).—Proyecto de hotel en la Ciudad Lineal.—Pág. 207.

Torroja (Eduardo).—Pág. 366.

Ulargui y Czeekelius.—Concurso internacional urbanístico de Madrid. Ideas generales de la memoria presentada.—Página 11.

Van Doesburg (Theo).—Pág. 145.

Vilata y Botella.—Proyecto premiado en el concurso para Facultad de Medicina y Hospital Clínico en Granada.—Pág. 88.

Zavala (Juan de).—Concurso privado.—Pág. 196.

Zuazo (Secundino).—La crisis de la edificación en Madrid y el problema del paro obrero.—Pág. 208.—Proyecto de un grupo de viviendas baratas y económicas en Madrid.—Pág. 296.—Sobre el futuro gran Madrid y los problemas de la construcción, de la vivienda y del trabajo.—Página 316.

Biblioteca Nacional de España

ARQUITECTURA

AÑO XIII

1 9 3 1

Biblioteca Nacional de España

ARQUITECTURA
Publicación mensual

Sumario

L. Torres Balbás.... Los monumentos árabes de Granada. Obras recientes y adquisiciones.

Ulargui - Czekelius.. Concurso urbanístico internacional de Madrid.

Un decorador español en París.

Libros. Revistas.

Sociedad Central de Arquitectos, Príncipe, 16, Madrid

Biblioteca Nacional de España

ARQUITECTURA

REVISTA OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

AÑO XIII, NÚM. 141 MADRID, PRINCIPE, 16 ENERO DE 1931

Los monumentos árabes de Granada

(Obras recientes y adquisiciones)

por L. Torres Balbás

Arquitecto director de la Alhambra

Del plan de obras de reparación de la Alhambra en esta última etapa (1923-30), y que en esencia es el redactado por D. Ricardo Velázquez en 1917 y aprobado por Real decreto de 28 de junio de 1918, tan sólo una de importancia queda pendiente para el año próximo: es la de consolidación de la *torre de Comares*, que, a pesar de sus grandes y profundas quiebras, nosotros, de acuerdo también con la opinión del citado maestro, creímos, al hacernos cargo de la dirección de la Alhambra, que no sólo no era urgente, sino que podíase desmontar sin riesgo alguno, como así se realizó el año 1924, gran parte de los sillares que macizaban el pasadizo entre el salón de Embajadores y la sala de la Barca, puestos allí en el siglo XVII, cuando la torre amenazaba próxima ruina y se derribó la bóveda esquifada sobre la que descansaba la terraza, sustituida por una armadura de madera a cuatro vertientes. Nuestro proyecto consiste en desmontar esa armadura, colocando una jácena dividiendo la luz de la plataforma de la torre y sobre ella viguetas metálicas ancladas en un aro de hormigón, atirantando en sentido normal por barras redondas; encima irá una losa de hormigón armado. El espesor de muros permitirá conservar por fuera el actual paramento, con su pátina secular, y el macizado de quiebras y consolidación se hará exteriormente en forma que el aspecto de la torre no pierda la coloración, desigual y pintoresca, que ahora tiene.

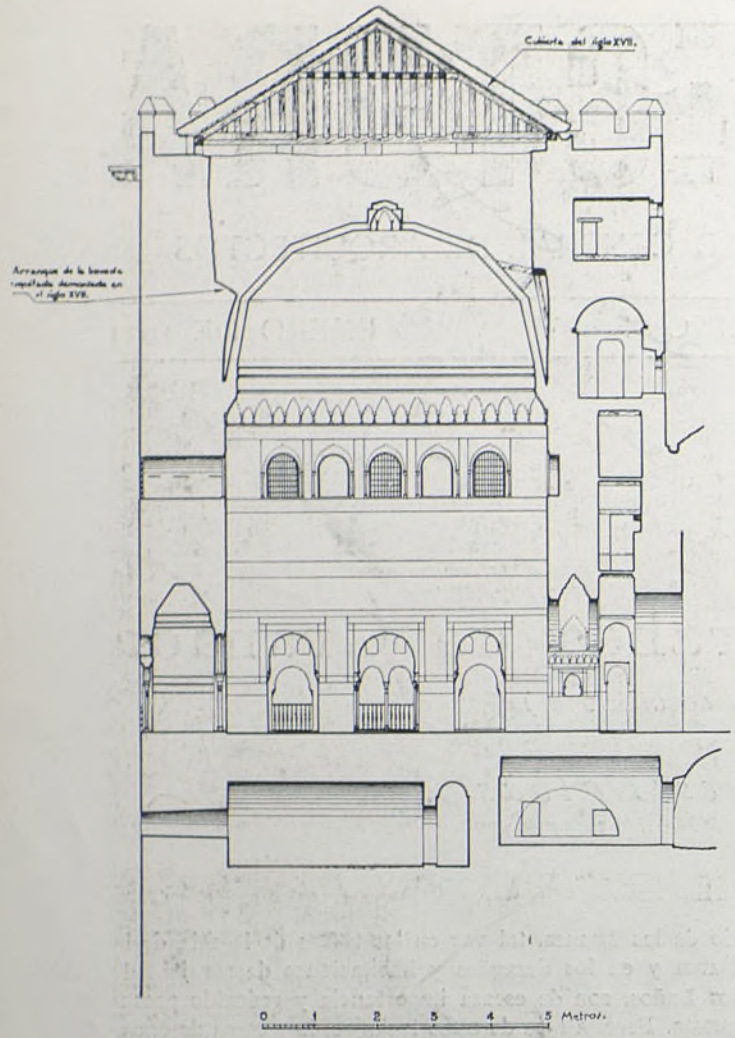
Las demás obras a realizar, en los templetes del patio de los Leones, tal vez en las torres de la sala de la Barca y en los desagües y habitaciones de servicio de los Baños, son de escasa importancia y reducido presupuesto. Pero, a más de estos trabajos, hay otros de excavación y gestiones de compra de fincas particulares del recinto, que exigirán bastantes años, a pesar de haberse dado a aquéllos un impulso grande en los pasados, por ser muy considerable la superficie de la Alhambra aún sin excavar y enorme la cantidad de escombros acumulados sobre el suelo árabe. Labor ulterior es la de estudio de los muros y cimientos de construcciones encontradas, con levantamiento de planos, consolidación y trazado de jardines a base de respetar esos restos, entre los cuales aparecen numerosas albercas que, reparadas, vuelven a llenarse de agua. A principios del año próximo se iniciarán las plantaciones en la huerta de Santa María y en el Secano, excavados parcialmente en los últimos años, y es de esperar que en unos cuantos más la superficie de jardines de la Alhambra, considerablemente aumentada en esta etapa, lo sea aún en mayor grado.

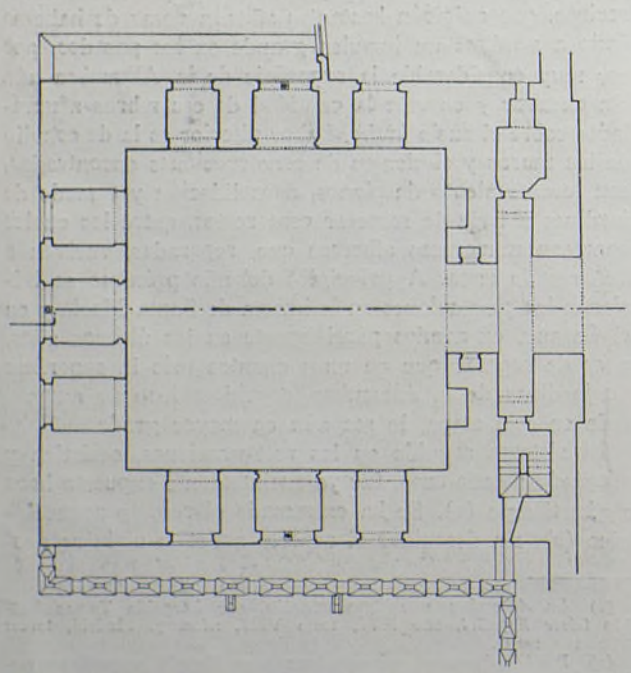
El sistema seguido en las restauraciones, ecléctico y adaptado a cada caso, fué ya sucintamente expuesto hace algún tiempo (1). Se ha extremado el respeto arqueológico (2), sin descuidar el aspecto artístico ni la recons-

(1) *La Alhambra y su conservación*, por Leopoldo Torres Balbás (*Arte Español*, año XVI, tomo VIII, núm. 7. Madrid, tercer trimestre 1927).

(2) Puede afirmarse que actualmente en España se realizan restauraciones de antiguos monumentos con tanto respeto arqueológico como en la nación en que más se extreme.

Biblioteca Nacional de España





PLANTA Y SECCIÓN DE LA TORRE DE COMARES.

trucción de masas y líneas generales allí donde no era dudosa la disposición medieval.

Entre las últimas obras—en el corriente año—deben mencionarse como más importantes las realizadas en la *nave de los Gobernadores*, en el *oratorio del Partal* y en el *peinador de la Reina*. De éstas acompáñanse dos fotografías del interior mostrando su aspecto antes y al terminar la reparación. Otras se publican del patio del ex convento de *San Francisco*, de la Alhambra, primera sepultura de los Reyes Católicos y residencia hoy de pintores paisajistas pensionados por el Estado. Fundóse en el siglo XV aprovechando restos de edificios árabes, no pasando nunca de una construcción humilde, a pesar de varias reconstrucciones, la última de las cuales, en el siglo XVIII, es la que dió carácter al edificio actual. Después, en el pasado, sufrió de toda su accidentada historia: abandonado cuando la desamortización, sirvió más tarde de cuartel, almacén de efectos militares y casa de vecindad. En los últimos años, cerrada su puerta para todos, arruinóse en completo abandono. Y, para terminar, varios informes en los que se abogaba por su derribo. Cuatro años tuvimos que esperar, atendiendo a obras más urgentes, contemplando cómo el edificio se iba desmoronando. Al fin fué posible acudir a su reparo. Es obra vieja ya de dos años.

De las obras del palacio de Carlos V—cubierta y terminación de una parte—, en las que se ha invertido algo más de medio millón de pesetas, se escribirá en otra ocasión.

* * *

En el *Generalife* se han llevado a la par la reparación de los edificios árabes—algunos en completa ruina—con el mejoramiento y la ampliación de los jardines. Una nueva carretera llega hasta la Silla del Moro. Los patios bajos y la antigua entrada se están terminando de consolidar. Derribáronse también algunas construcciones modernas que desfiguraban y ocultaban las árabes. Poco a poco se va reduciendo la superficie de las huertas arrendadas—creemos que no deben desaparecer totalmente—sustituyéndolas por planteles y jardines de rosales y naranjos. Finalmente, en lo alto del cerro se han iniciado plantaciones de pinares.

Hace siete años que en estas mismas páginas—más reducidas entonces—manifestábamos nuestro temor de que desapareciesen en breve plazo tres edificios granadinos, ruinosos y abandonados, en poder de particulares: el *Bañuelo*, el *Corral del Carbón* y la *Casa del Chapiz* (1). Los tres servían entonces de vivienda a gentes humildísimas; el último hubo de desalojarse posteriormente por su parcial ruina. Los ingresos por cuotas de entrada a la Alhambra permitieron adquirirlos, pasando a ser propiedad del Estado, quedando unidos a aquel monumento en lo que afecta a su dirección y régimen. Otros dos han sido comprados recientemente: el *palacio de Daralhorra*, en el convento de Santa Isabel la Real, y la *Casa de los Girones*. Son, pues, cinco los edificios árabes—la Casa del Chapiz es posterior en unos años

(1) Leopoldo Torres Balbás (Granada), *La ciudad que desaparece*. (ARQUITECTURA, año V, 1923, Madrid.)

Biblioteca Nacional de España

a la Reconquista—que han venido a agruparse, con la Alhambra y el Generalife, bajo la tutela del Estado (1).

* * *

El *Bañuelo* es un antiguo baño árabe, del siglo XI, de los más completos que se conservan en España. Su reparación fué obra de 1927 a 1928, derribando construcciones parásitas y haciendo una labor de saneamiento y consolidación, sin privarle de su sugestivo aspecto de vejez. Hoy es testimonio del cambio radical de vida y civilización de la Andalucía medieval arábiga a la castellana del Renacimiento. Los granadinos que le visitan, ignorantes muchos de ellos del detalle de su utilización antigua, no saben tampoco que hace quinientos años era para los de entonces de uso tan público como puede serlo ahora un café, y que a pocas leguas, al otro lado del Estrecho, continúan sirviéndose de locales análogos.

Aún quedan en nuestro país numerosos restos de baños musulmanes. Los hay, a más de los granadinos, de los cuales el *Bañuelo* es el más antiguo, en Murcia, en Baza, en Jaén, en Toledo, en Alhama, en Ronda, en Gibraltar (2), en Jerez de la Frontera y en Córdoba.

Cristianos, demostrando la influencia musulmana en la mitad septentrional de la Península, existen en Tordesillas y Gerona; tal vez lo sean los de Zaragoza y Palma de Mallorca.

Todos tienen disposición muy parecida, derivada de los baños de las villas y casas de campo romanas más bien que de las termas.

* * *

Las obras de reparación del *Corral del Carbón*, comenzadas en 1929, se terminan en los últimos días de este año. Tan sólo la habilidad de obreros especializados en consolidar edificios ruinosos, educados en el máximo respeto de todo resto antiguo, por insignificante que sea, ha sido capaz de sostener una construcción pésimamente hecha, con muros de cajones de tierra en gran parte y vigas podridas de maderas, en completo estado de ruina y con enormes desplomes. Las treinta y cinco familias pobres que habitaban el edificio cuando pasó a ser propiedad del Estado—y lo mismo puede decirse de los otros cuatro adquiridos—habían construído hornillas y salidas de humos rompiendo suelos, abierto huecos en muros de carga, destrozado solerías. De los muros y pilares tan sólo se aplomaron los que constituían una amenaza para la estabilidad del edificio, dejando otros muchos sin hacerlo, evitando así el desmontar por completo la construcción y creyendo que la falta de verticalidad en estos monumentos contribuye a aumentar su pintoresco y atractivo aspecto.

Fué el *Corral del Carbón* un fondack árabe, construído a principios del siglo XIV, único edificio de esta clase existente en España y tal vez el más antiguo conservado en Occidente. Tiene una portada de aspecto mo-

(1) El Bañuelo adquirióse en 16.541 pesetas; el Corral del Carbón, en 128.000; 41.673 costó la Casa del Chapiz, 37.391 el Palacio de Daralhorra y 26.345 se pagaron por la Casa de los Girones. Los cuatro primeros se adquirieron siendo Director general de Bellas Artes el señor conde de las Infantas; el último, desempeñando ese cargo D. Manuel Gómez Moreno.

(2) El de Gibraltar, del siglo XIV, repárase actualmente bajo nuestra dirección.

TORRE DEL PEINADOR DE LA REINA EN 1929 Y 1930.

Biblioteca Nacional de España

EXTERIOR DEL CONVENTO DE SAN FRANCISCO EN 1927.

numental, ricamente decorada con labores talladas en yeso, y un gran patio, en torno al cual desarróllanse tres plantas de estrechas naves con acceso por galerías, sobre pilares de piedra en la planta baja y de ladrillo en las restantes. Las naves quedan divididas en habitaciones independientes entre sí. Hubo dos escaleras en los costados, de las cuales se ha reconstruído la de la izquierda, no pudiéndolo hacer con la frontera por ocupar en gran parte su superficie una finca de propiedad particular.

El estar situado este edificio en sitio céntrico, por lo que el solar, de bastante extensión, que ocupa tiene considerable valor, fué causa de que se hallase repetidamente en peligro de destrucción. Muchas gentes proponían la conservación del arco de entrada tan sólo, sin tener en cuenta que la disposición y estructura del monumento son de tanto interés, aunque de menos visualidad, que las partes decoradas.

Acompáñanse fotografías del arco de entrada antes y después de la reparación. Del patio se publicarán más tarde, cuando algunas parras y enredaderas animen su arquitectura, un poco pobre y monótona.

* * *

La *Casa del Chapiz* adquiriόse el pasado año. Vivían en ella modestas gentes, ocupando gran parte de sus locales un horno de pan, instalado allí desde hacía mucho tiempo, y cuya salida de humos hizose rompiendo la armadura de una sala alta y cortando algunos de sus tirantes.

Desde hacía bastantes años no se atendía en esta casa, tan mal construída como todas las musulmanas, a la más pequeña reparación, y últimamente, poco antes de su compra por el Estado, hubo que desalojarla por el peligro que corrían sus inquilinos; después se produjeron varios hundimientos parciales. Comenzóse la reparación en junio de 1929 y, tras una interrupción de varios meses, quedará ultimada en marzo o abril de 1931.

EXTERIOR DEL MISMO EN 1929.

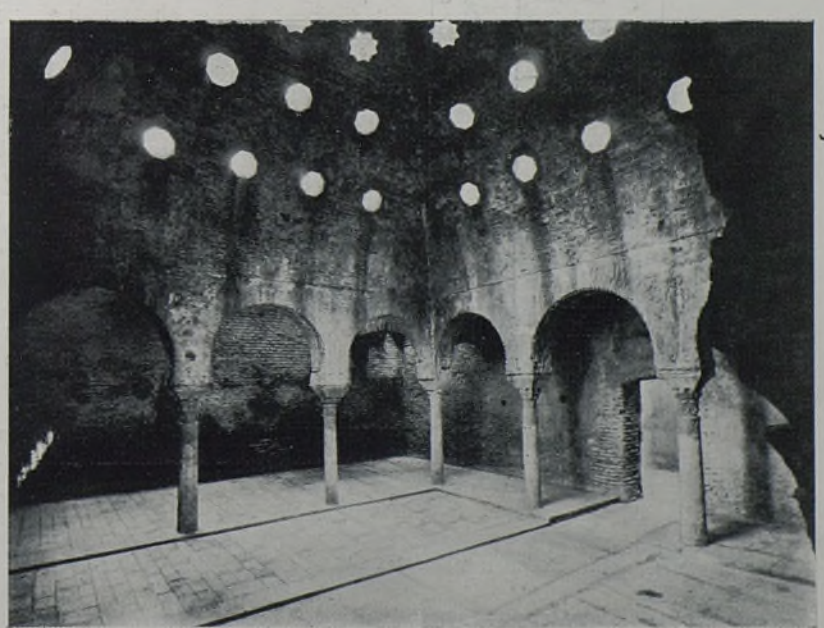
Biblioteca Nacional de España

Patio del Convento de San Francisco en 1927.

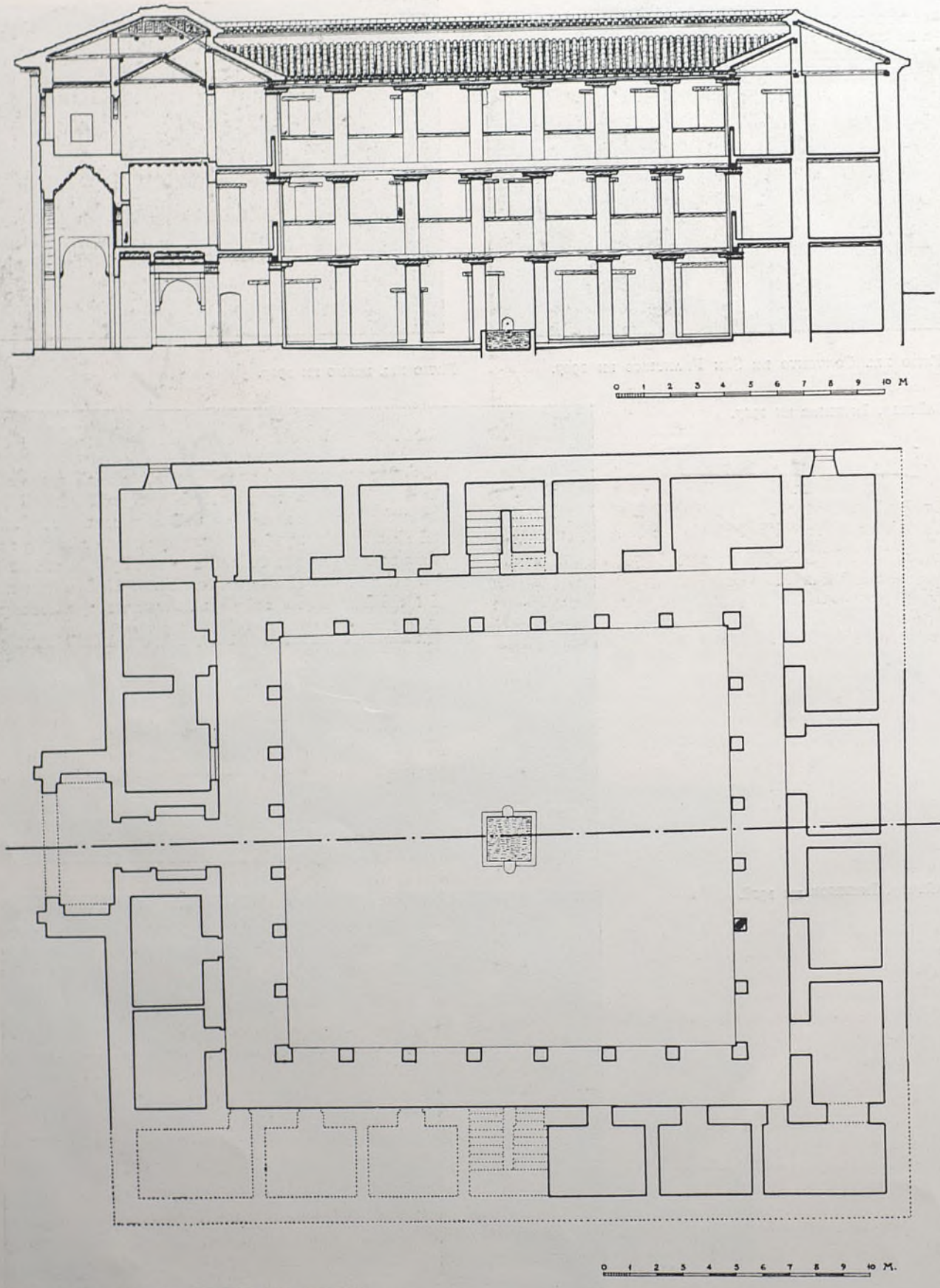
Patio del mismo en 1929.

Bañuelo. Interior en 1927.

Bañuelo. Interior en 1928.

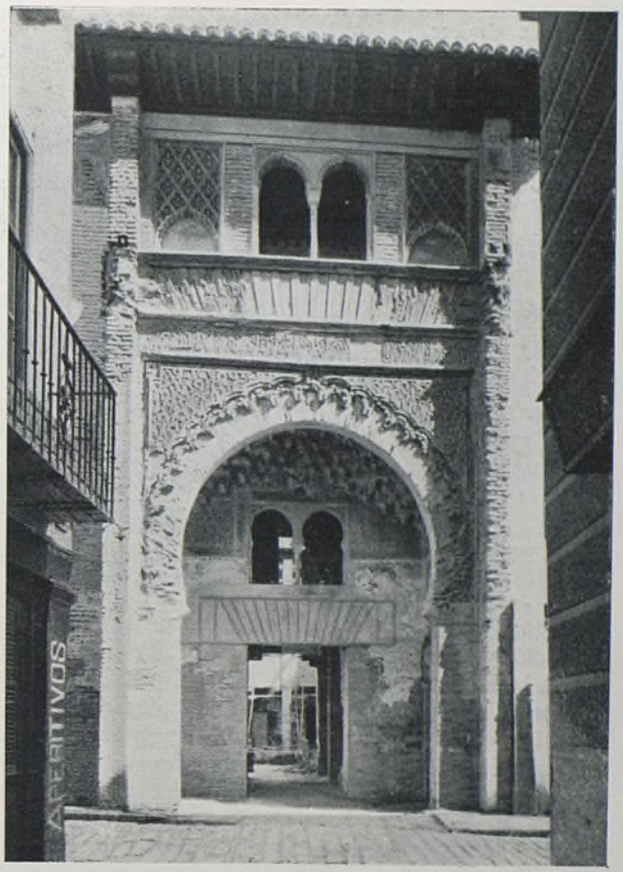


Biblioteca Nacional de España



Corral del Carbón. Sección y planta baja.

Biblioteca Nacional de España



CORRAL DEL CARBÓN. ARCO DE ENTRADA EN 1929 Y EN 1930.

La descripción de las obras sería larga y enojosa; baste decir que hubieron de rehacerse totalmente algunos muros y armaduras caídos en tierra. Descubriéronse las albercas de los dos patios, en las que corre hoy el agua. Aquí, por tratarse de un edificio de época moderna, de un tipo frecuente en Granada y carecer de interés arqueológico, aunque lo tenga grande artístico y arquitectónico, procedióse a rehacer la estructura de madera del patio interior en la parte desaparecida a causa de un incendio, ya que lo conservado permitía hacerlo con absoluta certeza de repetir la disposición primitiva. Cuando, dentro de pocos meses, la reparación quede terminada se podrá gozar de la vivienda de un morisco rico de comienzos del siglo XVI, de señorial amplitud y recatada intimidad, con el espléndido fondo de los muros y torres de la Alhambra destacándose sobre la Sierra Nevada. Es esta casa curiosa mezcla de los tres artes que en aquellos años confundíanse en el suelo andaluz: el morisco, con sus últimos recuerdos de una civilización casi extinguida; el gótico, ya sin vitalidad, en total agotamiento, y el renaciente, traído y puesto a la moda por las clases directoras.

* * *

El convento de Santa Isabel la Real formóse en el siglo XVI, como casi todos los granadinos, por la agregación de varias casas y huertas. Una de aquéllas era un *palacio* real nazarista edificado en el siglo XV y conocido entonces por *Daralhorra*. Merced al resguardo de la clausura conservóse hasta hoy, aunque harto disminuído por una bárbara reforma realizada a fines del pasado siglo.

Pobres y en decadencia estas antiguas fundaciones religiosas, llevan sus escasas monjas una vida de privaciones en edificios de gran extensión, ruinosos y destartalados. Pensóse por ello en comprar el palacio de Daralhorra a la Comunidad, segregándole del convento y abriéndole al público una vez reparado. Tras largas gestiones pudo realizarse así, y actualmente efectúanse en él obras de restauración, que quedarán terminadas en el año próximo.

* * *

Reciente es la adquisición de la *Casa de los Girones*, vivienda árabe con importantes restos de decoración del siglo XIII. Procédese en estos días a desalojarla de inquilinos, y es de presumir que en el año próximo quede también abierta a la curiosidad de las gentes y al examen de los estudiosos, después de repararla y derribar las obras modernas que la desfiguran.

* * *

Lo hecho en Granada podría repetirse en otras ciudades monumentales de nuestro país, salvando en pocos años, sin sacrificio alguno para el Estado, un gran número de interesantísimos edificios amenazados constantemente de desaparición. Ninguna tan favorable para

Biblioteca Nacional de España

Casa del Chapiz.

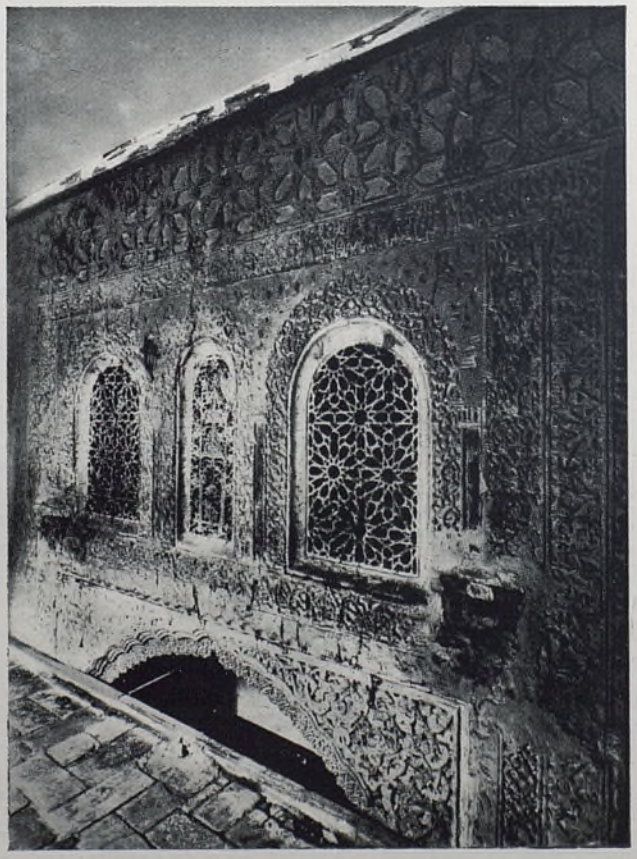
Patio interior antes de su reparación.

ello como Toledo. Cuatro de sus monumentos propiedad del Estado, San Juan de los Reyes, el Tránsito, Santa María la Blanca y el Cristo de la Luz, permitirían, con una pequeña cuota equiparable a la propina que da hoy el turista al vigilante que le abre sus puertas, recaudar una cantidad de consideración, con la que atender a la reparación y conservación de los viejos edificios toledanos y a la adquisición de otros, como lás Tornerías, los baños árabes de la calle del Pozo Amargo y los restos del palacio del siglo XVI, obra tal vez de Juan de Herrera, junto al edificio de la Diputación provincial.

Leopoldo TORRES BALBAS,
Arquitecto director de la Alhambra.

Granada (Alhambra), noviembre de 1930.

Palacio de Daralhorra. Patio.



Casa de los Girones. Decoración de yeso.

Biblioteca Nacional de España

CONCURSO INTERNACIONAL URBANISTICO DE MADRID

Ideas generales de la Memoria de los arquitectos señores Ulargui y Czekelius.

Hemos estimado como base fundamental para nuestro anteproyecto no establecer un límite fijo en el plan comarcal, aunque fijemos como término municipal futuro, y obedeciendo únicamente a razones de orden político y administrativo, el perímetro resultante de la agrupación de los diferentes términos municipales limítrofes con Madrid. Y este criterio obedece a entender que jamás debe constituir una barrera para el desenvolvimiento de una urbe la existencia de una línea perimetral fijada exclusivamente con un criterio de orden político o administrativo, sino que este límite debe ser fijado más bien respondiendo a una imposición topográfica.

La topografía del terreno, que, sin ser excesivamente accidentada, es, sin embargo, lo suficiente para que se acuse una irregularidad continua, dificulta considerablemente la existencia de un trazado viario amplio, entendiéndose por amplitud el que corresponde a un sistema de grandes ejes, al igual del que existe en las grandes capitales, y que, indudablemente, por sus condiciones topográficas fué fácil de obtener.

El criterio que informa nuestro anteproyecto es "conservador", de aprovechamiento de los trazados viarios, de las construcciones actuales, de los proyectos aprobados por el excelentísimo Ayuntamiento, y aún no ejecutados, etc., etc., dentro, como es lógico, de los límites posibles en la concepción general de nuestro estudio, con arreglo a un sano criterio urbanístico, y huyendo de manera consciente de utopías, que si en el papel son capaces de impresionar a los que sueñen con una urbe ideal, no son, a nuestro entender, soluciones viables que Madrid reclama urgentemente, dentro de sus posibilidades en todos los órdenes.

A nuestro entender, Madrid sólo necesita un anteproyecto que sirva posteriormente de base al estudio de un proyecto definitivo que resuelva de manera práctica los problemas que actualmente tiene planteados la ciudad: tráfico y vivienda.

FUTURO TERMINO MUNICIPAL

Lo primero es tanto como hallar la solución jurídica al hecho biológico del gran Madrid. Aun sin las previsiones anejas a una buena política urbanista, la edificación madrileña desborda en muchos sitios los linderos del término municipal y en los restantes lo rebasará en muy pocos años. Imposible, por tanto, pensar en la extensión de Madrid sin preocuparse del grave obstáculo que esa limitación significa. La solución puede ser:

a) La anexión pura y simple de todos los términos municipales que rodean Madrid en un radio de longitud suficiente para comprender el área de su desarrollo probable durante medio siglo.

b) En la mancomunidad voluntaria de todos los Municipios interesados; y

c) En una solución intermedia, semejante a la utilizada por algunas grandes ciudades como Londres y Bruselas, y por la cual, respetando la subsistencia autónoma de los actuales Municipios, se creará una agrupación o consorcio de todos ellos, regido por un Consejo en el que tuvieran representación y con atribuciones para cuanto se refiere a los planos de urbanización y extensión, Ordenanzas y grandes servicios comunes, como abastecimiento de agua, gas y electricidad, alcantarillado y transportes.

CAPITULO I.—SISTEMA VIARIO

El trazado de las grandes vías debe ser la base del anteproyecto, y siguiendo este criterio impuesto por las bases y que corresponde a las tendencias del urbanismo moderno, vamos a comenzar por su estudio.

La red actual de grandes vías en Madrid es principalmente radial.

El plano número 1 de nuestro anteproyecto contiene la red de comunicaciones del Madrid actual y futuro. Está tratado como plano comarcal, indicando en él los enlaces futuros de la región, fijada ésta por nosotros entre las cuencas del Guadarrama y del Jarama y teniendo como eje intermedio la cuenca del río Manzanares.

CARRETERAS DE PRIMER ORDEN

Radiales.—Las existentes hoy día son: de Madrid a Francia, por Irún; a Francia por La Junquera; a Castellón, a Cádiz, a Toledo, a Portugal y a La Coruña. Todas estas vías se conservan.

Radiales que proponemos.—De Madrid a Loeches, a El Pardo y Guadarrama.

Estas carreteras ya existen, convirtiéndolas nosotros en carreteras de primer orden.

Circulares.—La red actual es hoy deficiente. No existe un circuito cerrado, y aunque en los últimos años se han construído tramos de enlace de los pueblos limítrofes de Madrid, no está completa y además de segundo orden.

Tramos existentes.—Canillejas-Vicálvaro; Carabanchel Alto-Campamento militar-Pozuelo de Alarcón; Pozuelo de Alarcón-Aravaca-Carretera de La Coruña.

Proponemos una carretera de primer orden de circunvalación, aprovechando estos tramos y agregando los siguientes:

Carretera de La Coruña-Fuencarral; Fuencarral-Hortaleza; Hortaleza-Canillas; Canillas-Canillejas; Vicálvaro-Vallecas; Vallecas-Villaverde; Villaverde-Carabanchel Alto.

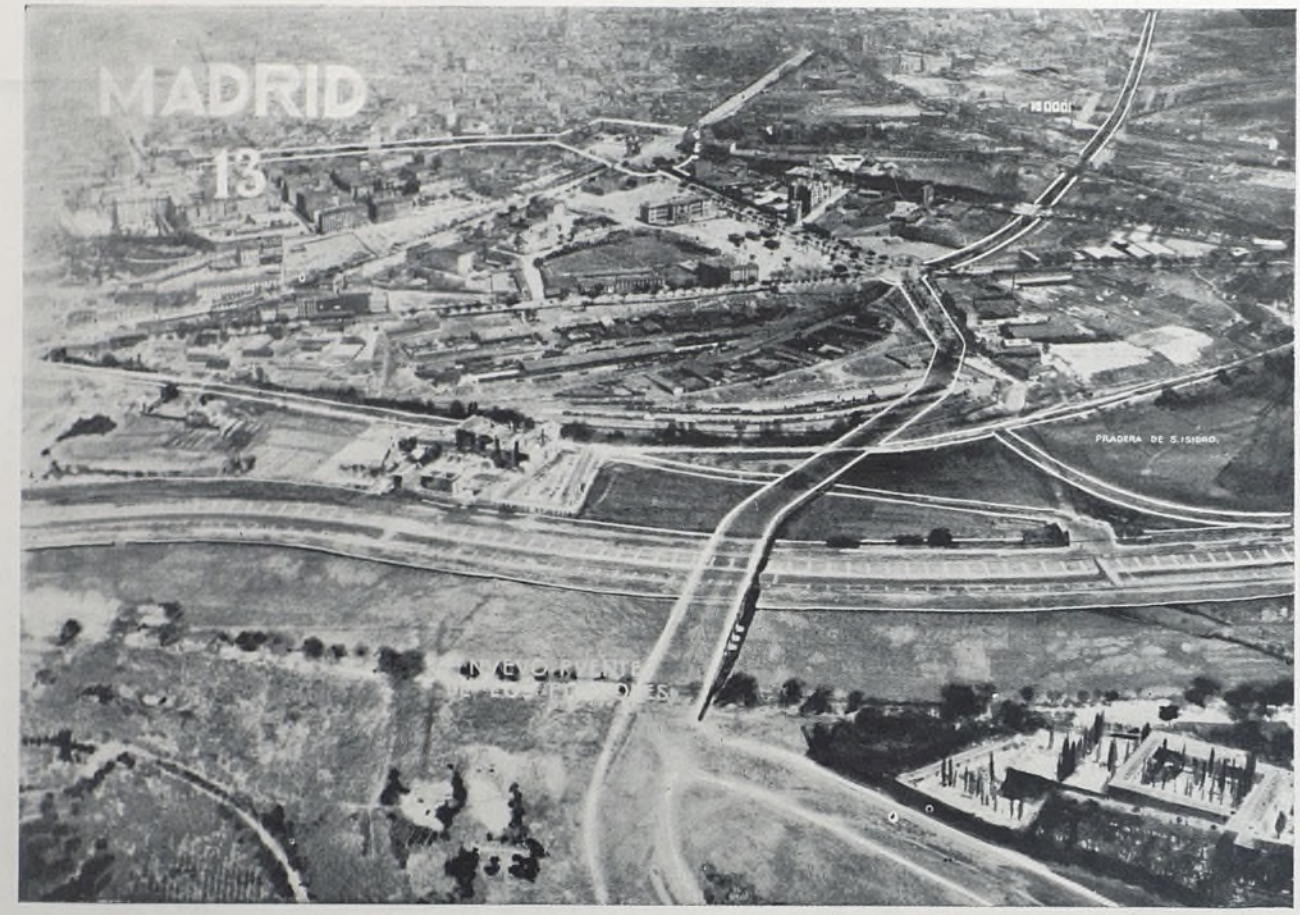
Carreteras principales de enlace.—De Madrid a Alcobendas; de Madrid a Hortaleza; de Madrid a Canillas; del kilómetro 6 de la carretera de Cádiz a Villaverde; de Madrid a Fuenlabrada; del kilómetro 6 5 de la carretera de Carabanchel Alto a Pozuelo y a Húmera; de Húmera a la estación del ferrocarril de Pozuelo; del kilómetro 9 de la carretera de La Coruña a Madrid.

Proyectadas.—De Canillas a Barajas de Madrid; de Barajas de Madrid al kilómetro 12 de la carretera a Francia, por La Junquera, pasando por el aeropuerto;

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de España



NUEVO PUENTE DE LOS PONTONES.

de Madrid a Coslada; de Madrid a Vaciamadrid, siguiendo la margen izquierda del río Manzanares; de Madrid a San Martín de la Vega, siguiendo la margen derecha del mismo río; de Húmera al kilómetro 5 de la carretera de La Coruña, cruzando la Casa de Campo.

Desviaciones proyectadas de carreteras de primer orden.—De la carretera a Toledo, en el kilómetro 4, a unir con el nuevo puente sobre el Manzanares denominado de la Embarcación y siguiendo la dirección del paseo del Canal.

De la carretera de Portugal, en el kilómetro 4, a unir con el nuevo puente sobre el Manzanares denominado de los Pontones y siguiendo la dirección del paseo de los Pontones.

De la carretera a Francia por Irún, desde Fuencarral, siguiendo un nuevo trazado paralelo a la prolongación de la Castellana y uniéndose con la calle de Bravo Murillo en el sitio denominado El Estrecho.

Conviene hacer la observación de que, tanto en las carreteras radiales y circulares de primer orden, las desviamos por la periferia de los pueblos que unen.

Hasta ahora hemos expuesto el trazado viario en su aspecto comarcal, y ahora vamos a estudiar el enlace de él con el sistema viario dentro del término municipal actual, y como consecuencia nos ocuparemos de la reforma viaria interior.

Enlace del sistema viario comarcal con el viario del interior.—Teóricamente cada vía de penetración a una ciudad, como son las anteriormente citadas carreteras de primer orden, deberían tener en el punto de contacto con la urbe desviaciones de tal naturaleza que cruzasen el casco radialmente, facilitando así la distribución rápida del tráfico.

Así la carretera de Francia por Irún, la de Francia por La Junquera y todas las radiales de primer orden que hemos enumerado, al penetrar en la ciudad se ramifican en distintas direcciones, ajustándose al criterio anteriormente expuesto en lo posible.

De estas ramificaciones viarias son tres las principales que pudieran considerarse como ejes de dirección Norte-Sur, y que siguen las cuencas principales del actual término municipal, y son: Avenida de las márgenes del río Manzanares; prolongación de la Castellana Castellana, Recoletos, paseo del Prado y Delicias; y Avenida del Abroñigal; y en dirección Este-Oeste una principal que comenzando en Ventas sigue por Alcalá a la calle de Sevilla, prolongación de ésta por Progreso y calle de Toledo, para continuar por el nuevo puente de los Pontones y seguir por la carretera a Portugal. En esta arteria la desviación desde la plaza de Canalejas a Progreso y de aquí al puente de los Pontones viene a sustituir a la que hoy día pudiéramos llamar en este trayecto vía Este-Oeste, dentro del casco viejo, y que es hoy Sevilla, Sol, Segovia, siguiendo la dirección de la carretera a Portugal.

Estas arterias que hemos considerado como ejes están unidas entre sí por varios circuitos que pudiéramos denominar Rondas concéntricas, teniendo como centro

Biblioteca Nacional de España

la Puerta del Sol. El exterior de estos circuitos cerrados lo forma la actual línea de Rondas, completada en nuestro anterior anteproyecto con la unión de éste con el Abroñigal, unión obligada hoy día para salvar con poco coste la interrupción que sufre dicha Ronda al atravesar su trazado las dependencias de la Compañía de ferrocarriles de M. Z. A., y cerrando el referido circuito por el paseo de la Chopera, Yeserías, paseo Imperial, nueva vía al Camino Alto de la Virgen del Puerto, Cuesta de San Vicente, plaza de España, Princesa y unión de ésta con la Avenida Reina Victoria (Cuatro Caminos). El circuito que pudiéramos denominar interior, lo forma la calle de Sevilla, prolongación de ésta hasta su encuentro con Atocha, Atocha-Santa Cruz, Santa Cruz-Plaza del Callao, Avenida de Pi y Margall, trozo de la Avenida del Conde de Peñalver y unión de esta vía con Sevilla. Entre estos dos circuitos, exterior e interior, se desarrolla otra serie de ellos, cuyo recorrido puede observarse en los planos y especialmente en el señalado con el número 2.

Todo este sistema radial y circular se completa con una red de vías de distintos órdenes en cuyo trazado hemos procurado conservar todas las ya existentes y adaptando las nuevas a las características topográficas del terreno.

Puentes.—En relación con el sistema viario es de interés estudiar los enlaces de las márgenes derecha e izquierda de la cuenca del río Manzanares, pues sin ser este río de consideración, sin embargo, por la insuficiencia de los puentes que unen dichas márgenes, se ha originado un desarrollo de la ciudad en dirección Nordeste, siendo, sin embargo, la margen derecha del referido río sector de excelentes condiciones para la extensión de la urbe.

Los puentes de Segovia y Toledo, hoy principales de los que unen las márgenes del río, son insuficientes por su calzada estrecha para el tráfico intenso de las vías que unen, y como su ensanchamiento equivaldría a destruir su belleza arquitectónica, proponemos en nuestro anteproyecto alejar de los mismos el tráfico, estableciendo dos nuevos puentes: el de los Pontones, para la desviación de la carretera de Portugal, y el de la Embarcación, para la desviación de la carretera de Toledo. Como consecuencia, los actuales puentes de Toledo y Segovia deben reservarse exclusivamente para el tránsito de peatones, declarándolos monumentos nacionales.

Además de los nuevos puentes que acabamos de señalar establecemos otros complementarios: Uno en la carretera de circunvalación de Aravaca a Fuencarral, otro en la nueva vía de enlace de Húmera a la Ciudad Universitaria; tres plataformas frente a la nueva pradera de San Isidro, y, por último, la prolongación directa de la carretera de Cádiz con Delicias y el de la carretera de circunvalación de Villaverde a Vallecas.

MEDIOS DE TRAFICO

Ferrocarriles.—Al igual que hemos observado en la red viaria de carreteras, existe en la red ferroviaria el sistema radial, y análogamente se observa la falta de enlace del mismo y su insuficiencia, quizá debida a la topografía del terreno, dificultando con ello el desarrollo industrial y comercial de Madrid.

De todas las vías radiales existentes que conservamos sólo se modifica el trazado terminal del ferrocarril de la vía estrecha militar, y el trazado terminal del ferrocarril a Arganda, para evitar en el primero que penetre en una zona que proponemos modificar y en el segundo por su trazado inadecuado al urbanizar esa zona.

Como vía circular de enlace respetamos, con ligeras modificaciones, el proyecto hoy día en tramitación, correspondiendo estas modificaciones al trazado Nordeste, debido al nuevo emplazamiento de la estación que proponemos, y proyectando un enlace que, pasando por Coslada, una esta línea de circunvalación con el ferrocarril a Barcelona, pudiéndose así establecer el enlace con el directo a Burgos.

Estaciones.—Actualmente dos son las estaciones ferroviarias principales de Madrid. La del Norte y la de Madrid, Zaragoza y Alicante, ambas situadas en la cuenca del río Manzanares. Este emplazamiento origina una dificultad para el abastecimiento de la zona Norte de Madrid, ya que el nivel de dicha zona con relación al de emplazamiento de las estaciones viene a resultar aproximadamente de 80 metros, y como consecuencia, el acarreo de mercancías resulta costoso.

Otras estaciones de orden secundario son las de Delicias, Goya y Niño Jesús, cuyo emplazamiento es también en la parte Sur de la ciudad, y como consecuencia, tampoco resuelven el problema de un abastecimiento normal.

Todas estas estaciones terminales no tienen enlace entre sí, pues solamente existe enlace entre el Norte y Madrid, Zaragoza y Alicante, y estas dos con Delicias. Resulta, pues, deficiente, puesto que se establece de una manera incompleta y en una sola dirección Este-Oeste. El nuevo trazado de circunvalación y las modificaciones que proponemos de enlaces, de que ya hemos hablado anteriormente, viene a resolver este problema.

La estación terminal de Arganda desaparece en nuestro anteproyecto de las inmediaciones del Retiro, por estimar su emplazamiento inadecuado al ser colindante con un hospital y por considerarlo más lógico en las inmediaciones de la nueva vía que proyectamos en la cuenca del Abroñigal.

La estación terminal del trazado a San Martín de Valdeiglesias desaparece de su emplazamiento actual, llevándola a la actual estación de Delicias y trayendo como consecuencia la modificación de su trazado.

La estación principal de viajeros de la línea de circunvalación prevista en el sitio denominado de las Cuarenta Fanegas lo consideramos inaceptable, por entender que toda esta zona está actualmente edificada con colonias de diferentes tipos (económicas, baratas, de lujo, etcétera), y, por tanto, no es el lugar adecuado para tal emplazamiento, ya que toda la zona de Chamartín reúne condiciones para la edificación abierta y no precisamente para la industria que indudablemente habría de aglomerarse alrededor de la referida estación.

Además de estas razones, actualmente entre Chamartín y la Ciudad Lineal existe una unión efectiva, precisamente por la existencia de esas colonias, y emplazar la estación de viajeros del proyecto que actualmente se tramita en el sitio que se propone, equivaldría a introducir una cuña en este enlace, hoy ya establecido

Proponemos, pues el emplazamiento de la nueva estación al norte de Hortaleza y compensamos el alojamiento que del núcleo principal de la ciudad pueda tener proyectando vías principales que faciliten el enlace.

En esta misma línea de circunvalación proponemos un apeadero subterráneo en la calle de O'Donnell-Al-

Biblioteca Nacional de España

calá, en la manzana inmediata a la Fundación Aguirre, y otro apeadero de mayor importancia en las proximidades del actual Hipódromo, frente a los campos de deportes del Madrid F. C.

Trenes rápidos eléctricos.—Proponemos en todas las vías radiales de primer orden el establecimiento de trenes eléctricos rápidos que, partiendo de la periferia de la nueva zona de extensión que se propone, una la ciudad con los pueblos limítrofes.

De todos estos trazados el de mayor importancia que proponemos es el que ha de unir Madrid con la Sierra, cuyo desarrollo se efectúa en la cuenca del río Manzanares atravesando El Pardo, pasando al oeste de Colmenar Viejo. También proponemos establecer apeaderos dentro de la zona del Pardo. Su punto de arranque deberá ser la estación del Norte, enlazada con ésta, como puede observarse en el plano número 4.

También proponemos dos líneas a las márgenes derecha e izquierda del río Manzanares.

Todas las estaciones terminales de estos trenes rápidos eléctricos tienen su enlace con la línea del Metropolitano que proponemos, y cuyo trazado también se observa en el plano número 4.

Metropolitano.—Nuevas líneas que proyectamos:

Línea del Abroñigal.—Empieza en la unión del Abroñigal, vuelve por el paseo de Chamartín, cruzando la carretera de Alcobendas y Castellana. y va a unirse por la vía Norte-Sur en Tetuán de las Victorias a la actual línea.

Línea de Ronda interior.—Puente de Toledo, paseo de las Acacias, nueva Avenida del Ferrocarril-Avenida de Menéndez Pelayo, calle de Alcalá, Príncipe de Vergara-Glorieta de Ruiz Jiménez, por una vía de nuevo trazado a Pozas.

Línea al nuevo parque de Canillas.—Es una derivación en la línea de Ronda en el encuentro del paseo de Ronda con Diego de León.

Nueva línea Norte-Sur. Desde el principio de la Castellana al nuevo puente de la carretera de Cádiz a lo largo de la Castellana por el paseo de las Delicias.

Línea Goya-Argüelles.—Empieza en la calle de Goya (final) y llega a Argüelles, a todo lo largo de los actuales bulevares.

Línea Banco de España-Puerta de Hierro.—Partiendo del Banco de España sigue la actual Gran Vía, calle de la Princesa, por la avenida principal de la Ciudad Universitaria llegando a Puerta de Hierro.

Nueva línea de Progreso-Puente de Toledo.—Sale de Progreso, Duque de Alba, calle de Toledo, Puerta de Toledo y Puente de Toledo.

Respecto a las estaciones del Metro actuales proponemos la desaparición de la parte externa de la de la Puerta del Sol, de la de la Red de San Luis, de la de Atocha y Antón Martín, dejando plazas y vías públicas libres de tales accesos y salidas del Metro, y proponiendo los nuevos emplazamientos de estas bocas en las aceras o plantas bajas de las casas de dichas vías.

Como anteriormente hemos dicho, al tratar de los trenes eléctricos rápidos todas estas estaciones están enlazadas con las de dichos trenes.

También conviene hacer notar que las estaciones de los nuevos trazados están más distanciadas unas de otras, con objeto de hacer más rápido este servicio.

Tranvías.—El medio de tráfico más deficiente que actualmente tiene Madrid lo constituye el actual servicio de tranvías, pues en lugar de estar su red extendida por la periferia para unir los suburbios con el centro, todas las redes atraviesan las calles principales del casco (las más céntricas), formando un obstáculo serio para el tráfico.

Por el trozo de la calle de Alcalá, entre Cibeles y Puerta del Sol, pasan, de las 52 líneas, 13, y por Puerta del Sol, 23.

En líneas donde deben circular coches cada cuatro y cinco minutos es muy frecuente que ocurra que los servicios se espacíen hasta media hora, juntándose entonces cuatro y cinco coches de la misma línea. Todos estos inconvenientes perjudican tanto a la Empresa concesionaria como al público, pues indudablemente, cuando se juntan tres o cuatro coches de la misma línea, los dos primeros van llenos, mientras los dos últimos, vacíos (material excesivo por un lado; servicio y corriente inútil, por otro). Ocurre a su vez que a horas determinadas del día: cierre de talleres, oficinas, etc., no hay aumento en el servicio, y, por tanto, hay líneas que en algunas horas van con doble cantidad de viajeros que la debida. Lo mismo se nota en los días de lluvia, etc.

De los trece términos municipales que rodean Madrid, están comunicados con tranvías solamente cinco.

No hay ninguna línea de circunvalación.

No obstante conocer las dificultades actualmente existentes, como consecuencia de los contratos que existen entre el Ayuntamiento de Madrid y la Compañía concesonaria de estos servicios, proponemos las siguientes modificaciones de itinerarios y el trazado de unos nuevos.

Líneas que conservamos.—Discos: 11, 37, 41, 49 y H.

Líneas que modificamos.—Discos: 3, 8, 26, 39 40, 45, 48, 4, 6, 23, 27, 28 30, 35, 51, E y L.

Líneas cuya supresión total se propone.—Discos: 14, 15, 17, 18 20, 21, 22, 32, 50.

Nuevas vías proyectadas.—Primera, plaza de Alonso Martínez-Embajadores; segunda, Cibeles-Paseo de Recoletos-Doña Bárbara de Braganza-Fernando VI-Alonso Martínez-Carranza-Aberto Aguilera-Guzmán el Bueno-Donoso Cortés-Bravo Murillo-Quevedo-Fuencarral; tercera, nueva línea del Abroñigal; cuarta, Cibeles-O'Donnell-Camino Bajo de la Elipa-Cementerio de los barrios del Puente de Vallecas-Picaso-Entrevías; quinta por la prolongación de Velázquez al Apeadero del Hipódromo y nueva vía sobre lo que fué éste, Castellana, Cibeles, López de Hoyos, a unirse con el punto de partida.

Nota.—Todas las líneas de vía estrecha se deben convertir en recorridos de vía ancha.

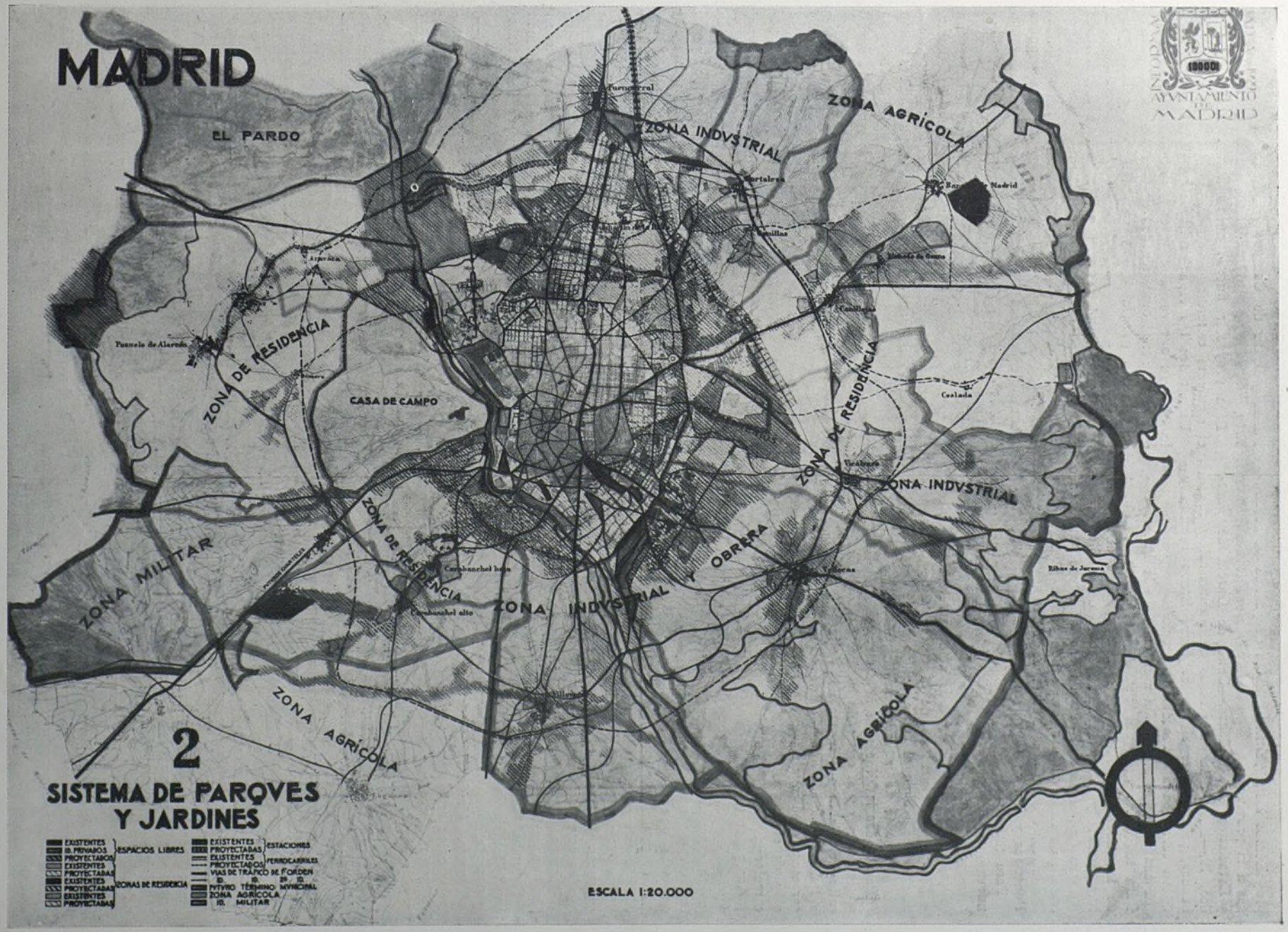
Autobuses.—El excelente estado en que se encuentran las principales carreteras del Estado y el mejoramiento de los medios de tráfico, en este caso autobuses, hace que este servicio en Madrid sea considerable, existiendo en la actualidad unas ochenta Empresas.

Solamente una de éstas, "La Castellana", dispone de un edificio de estación con andenes, sala de espera, taquillas, etc., que podría servir de modelo para las demás Empresas.

Existe una competencia estimable a las Compañías ferroviarias, observándose, por ejemplo, en la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal una disminución en el tráfico de viajeros de tercera clase.

Esto hace poner en la necesidad de ordenar estos servicios, hoy diseminados por plazas y calles poco espaciosas tomadas como puntos de arranque, y ocasionando con ello un serio problema en la circulación. Por esto

Biblioteca Nacional de España



Biblioteca Nacional de España

proponemos los siguientes puntos de partida de autobuses a la provincia:

Estaciones con andenes.—Calle de García de Paredes, 19.—Para todas las líneas de Fuencarral y Alcobendas, pasando por Santa Engracia, Bravo Murillo y nueva carretera a Fuencarral.

Plaza de España, esquina a la calle de la Princesa.—Para todas las líneas al Pardo y la Sierra, carretera de La Coruña y Aravaca bajando por la Cuesta de San Vicente y paseo de San Antonio de la Florida.

Plaza de los Carros.—Para todas las líneas por la carretera de Extremadura, con salida por la plaza de San Francisco, Nueva Vía, Puerta de Toledo, paseo de los Pontones y Nueva Carretera a Cuatro Vientos.

Para todas las líneas por la carretera de Toledo, una nueva estación en el cruce de Santa María de la Cabeza y la Avenida del Ferrocarril, saliendo por el nuevo puente de la Embarcación a la carretera de Toledo.

Para todas las líneas de la carretera de Cádiz, una nueva estación en el cruce del paseo de las Delicias y nuevo puente de la carretera de Cádiz.

Para todas las líneas de la carretera de Valencia, nueva estación en el cruce de la Avenida del Abroñigal y calle del Pacífico (Puente de Vallecas).

Para todas las líneas de la carretera de Loeches y carretera de Francia por La Junquera una nueva estación en el puente de las Ventas con salida a las dos carreteras.

Aeropuertos.—Con los que actualmente existen, los de Barajas, Cuatro Vientos y Getafe, creemos completamente satisfechas las necesidades de este medio de tráfico para un futuro lejano, una vez enlazados éstos por vías que los comuniquen fácil y rápidamente, y cuyo trazado aparece indicado en el plano número 2: Madrid y sus alrededores.

Consideraciones generales sobre el tráfico.—A fin de encauzar de una manera práctica y ajustándose a realidades este problema, proponemos:

Primero. Una dirección única de todas las Compañías concesionarias de estos servicios públicos.

Segundo. Unificación de tarifas para poder utilizar los billetajes indistintamente en todos los medios de transporte.

Tercero. Unificación y coincidencia en el horario de todos estos servicios.

Cuarto. Supresión de algunos itinerarios y descongestión de los actuales dentro del casco actual de la ciudad, con arreglo al trazado que hemos proyectado, al que nos hemos referido anteriormente y que está representado en el plano número 4.

Quinto. Estrecha relación y unión entre la Dirección de todas las Compañías con el Municipio (Estudios estadísticos del tráfico) **a fin de que los distintos servicios sean para el público y no el público para los servicios.**

Sexto. Nuevo estudio de las direcciones únicas actualmente establecidas de manera caprichosa y sin responder a ningún estudio hecho sobre los datos facilitados por la Oficina de Información Municipal, y cuyos datos debieran tenerse en cuenta por quien en el Municipio se ocupe de este encauzamiento de la circulación.

CAPITULO II

Sistema de zonas libres, parques y jardines.—Plano segundo de nuestro anteproyecto.

Existen grandes masas arboladas en el Norte y Oeste, Pardo y Casa de Campo; faltan en el Sur y en el Este.

Para proyectar nuevas zonas libres, hemos seguido el siguiente criterio:

Unir todos los espacios libres ya definidos como tales por su aprovechamiento: Zona militar, campos de ejercicios, aeródromo, alrededores del nuevo cementerio (defendidos por la ley) y cementerios que deben suprimirse.

Unir las grandes fincas particulares o del Estado con arbolado, que debe ser defendido.

Terrenos libres del Ayuntamiento no aprovechados.

Y finalmente, las zonas verdes en las tres grandes cuencas de los ríos Guadarrama, Manzanares y Jarama, que por sus aguas se prestan mejor al cultivo del árbol.

En el plano 1 : 50.000 demostramos cómo se pueden convertir los alrededores de Madrid fácilmente en un sistema continuo de zona verde. Deberán repoblarse, cosa que puede hacerse sin gran esfuerzo, con arbolado los alrededores y a su vez acotar extensiones como zonas defendidas todos aquellos espacios que por su situación topográfica y condiciones naturales pueden ser para un futuro zonas de parque y recreo.

En el plano número 2, destinado a representar el sistema de parques y jardines, se puede observar cómo siguiendo el criterio que ha informado su estudio se constituye un cinturón que recorre todo el nuevo perímetro del término municipal que proponemos penetrando a su vez en forma radial o de cuña hacia el casco actual y futuro de Madrid, enlazando con las zonas verdes hoy existentes y con las que proyectamos.

De este esquema de sistema de parques así formado pueden observarse la formación de núcleos a su vez rodeados de espacio libre con características cada uno de ellos bien definidas para su destino y que se expresan y determinan también en nuestro plano número 2.

Estas nuevas zonas rodeadas de espacios libres, que pudiéramos llamar perimetrales, están cruzadas a su vez por fajas verdes de orden secundario que tienen por origen zonas verdes ya existentes y vaguadas también existentes.

Consideraciones generales sobre el sistema de parques. Consideramos criterio fundamental de nuestro anteproyecto con relación al sistema de parques lo siguiente:

Primero. Segregación de una parte del Pardo para convertirlo en parque público.

Segundo. Segregación de un pequeño trozo de la Casa de Campo comprendido entre la cuenca del río Manzanares y la carretera de la Cuesta de las Perdices al paseo de Monistrol.

(Estas dos segregaciones para compensar el espacio que ocupará en lo futuro la Ciudad Universitaria.)

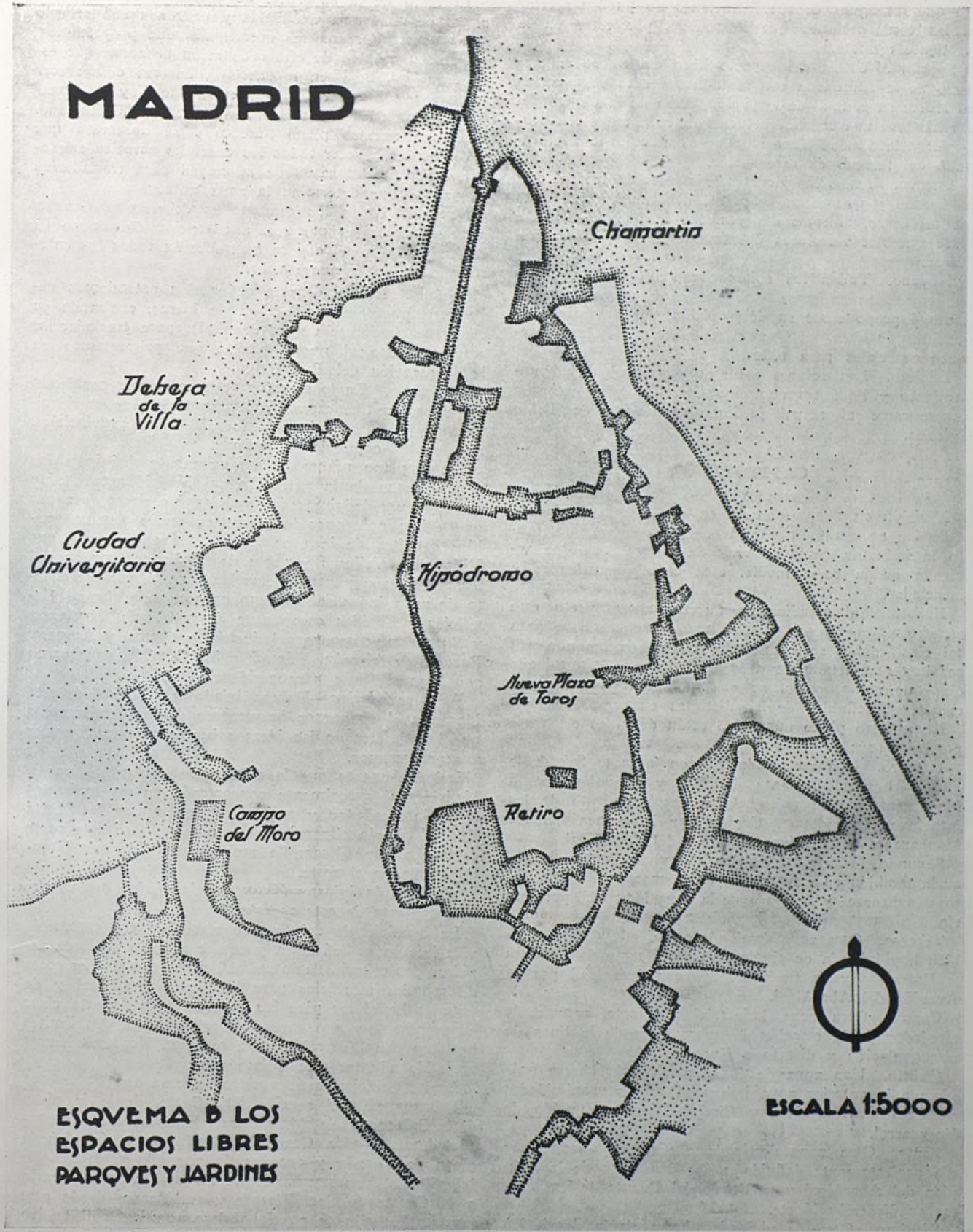
Tercero. La unión de todas las zonas verdes y parques existentes actualmente en la cuenca del río Manzanares a ambas márgenes, formando así una faja que envuelve el sector Sur-Oeste de la ciudad.

Cuarto. Enlace de los jardines de la Escuela de Veterinaria, jardines del antiguo Matadero, campo de las Vistillas hasta el Campo del Moro.

Quinto. Prolongación de la zona verde del Retiro y enlace con el espacio libre del nuevo cementerio de la Almudena.

Sexto. El espacio libre que rodea al nuevo cementerio lo hemos reducido a sus límites justos, extendiéndolo únicamente hasta el final de la falda de su colina,

Biblioteca Nacional de España



ESQUEMA D LOS ESPACIOS LIBRES PARQUES Y JARDINES

Biblioteca Nacional de España

ya que las aguas de sus filtraciones no pueden afectar a las construcciones que le rodean, por estar en la vertiente opuesta.

Séptimo. Unión del espacio libre del nuevo cementerio de la Almudena con las zonas verdes establecidas al Norte en el final de la prolongación de la Castellana, formándose una cadena en forma de cuña entre el Abroñigal y la Ciudad Lineal, y aprovechando lo accidentado del terreno en este sector.

Octavo. Todos los jardines existentes dentro del casco actual y que están cercados, deberán quedar libres de tal cerco, abiertos día y noche al público. Entiéndase que nos referimos únicamente a los jardines públicos.

Noveno. Todos los solares resultantes de aquellos edificios, bien militares, etc., que en el documento número 4 proponemos su desaparición, se convertirán en jardines públicos, en los cuales deberán instalarse parques especiales para niños.

Décimo. Los solares actuales propiedad del Ayuntamiento y lindantes con el antiguo Hospicio deberán incorporarse al actual jardín, denominado de Pablo Iglesias.

CAPITULO III

División en zonas.—Existe en Madrid un verdadero desorden en cuanto a la edificación se refiere, pues tanto la industria como la vivienda obrera, como la vivienda de la clase media, etc., están diseminadas y mezcladas.

Nosotros, al estudiar en nuestro anteproyecto este aspecto del problema hemos tomado como base para tal clasificación sectores de la ciudad en los que, sin ser hoy completamente definidos para una determinada clase de construcción, se acusan ligeramente algunos caracteres definidos de las distintas clases.

En nuestro plano número 3 están definidas estas zonas, que son:

Primero. Una zona industrial en la parte Sur de la ciudad, hoy ya bastante definida, y que tiene como fundamento de su existencia el emplazamiento de las estaciones ferroviarias. Cogida por la cuenca del río Manzanares y la futura Avenida del Abroñigal.

Segundo. Una zona destinada a vivienda obrera, iniciada también en este sector, en la margen derecha del río Manzanares y separada de la zona industrial por este río.

Tercero. Otra zona destinada a vivienda obrera, también hoy iniciada en el término del Puente de Vallecas y Entrevías y separada de la zona industrial por la Avenida del Abroñigal.

Cuarto. Otra zona industrial al Norte, proyectada alrededor de la estación de mercancías de la línea de circunvalación y directo a Burgos.

Quinto. Una zona destinada a vivienda obrera próxima a la anterior zona industrial en las proximidades de Canillas, Hortaleza y Ciudad Lineal y pueblo de Fuencarral.

Sexto. Otra zona destinada a vivienda obrera, hoy día perfectamente definida, a los dos lados de la Avenida del Abroñigal y partiendo del Puente de las Ventas en dirección Norte.

Séptimo. Otra de vivienda obrera en la desviación de la carretera a Francia, desde El Estrecho hacia el Norte a la altura de Chamartín de la Rosa.

El resto de la superficie de extensión se destina a zonas de residencia clasificada y ordenada con arreglo a las nuevas Ordenanzas municipales que proyectamos

Octavo. Dentro de esta ordenación de zonas que establecemos deberá, en lo sucesivo, hacerse desaparecer todas las construcciones que existiendo hoy no encajan dentro de las zonas respectivas que hemos estudiado.

Así en nuestro plano número 4 se observará que hacemos desaparecer todos los cuarteles actuales emplazados dentro del casco de la ciudad para trasladarlos al recinto que determina la zona militar.

Noveno. Todos los cementerios deberán suprimirse, convirtiéndolos en parques, a excepción del nuevo de la Almudena, en el que se centralizarán todos los enterramientos de la nueva urbe.

Décimo. Dentro de esta ordenación entendemos debe desaparecer la actual Casa de Fieras, enclavada en el Retiro (enfrente de un hospital), para trasladar su emplazamiento al nuevo parque que proyectamos en la segregación del Pardo.

Undécimo. En lo sucesivo se procurará ir reuniendo en el sector Fuencarral-Valdelatas todos los establecimientos públicos y de Beneficencia, tanto provinciales, municipales, como de particulares.

En el plano número 2 no solamente definimos las zonas dentro de la extensión del Madrid actual, sino que a su vez definimos iniciándolas, las clases de zonas que deben componer la futura extensión de los pueblos satélites de la urbe futura. Así entendemos que Villaverde, Vallecas y parte de Vicálvaro, por su red ferroviaria, son puntos adecuados para el establecimiento de zona industrial y como consecuencia obrera. Canillejas y Canillas como zona de residencia, Hortaleza y Fuencarral como zona industrial y obrera, y Aravaca, Pozuelo de Alarcón, Húmera y los Carabancheles como zona especialísima para residencia.

Reforma interior.—Hemos dejado para el final de esta Memoria el ocuparnos brevemente de los fundamentos que han informado las ideas sobre la reforma interior que proponemos.

Indudablemente que la vida comercial y política de Madrid está actualmente concentrada en un perímetro reducido alrededor y teniendo como centro la Puerta del Sol dando ello origen a que la vida en esta parte de la ciudad se desarrolle con caracteres de más intensidad que en el resto.

El libro de información sobre la ciudad trata muy extensamente de este aspecto.

La insuficiencia del trazado viario en ese centro de vida intensa es deficiente, y para corregirlo pudieran seguirse dos criterios: uno radical, que siempre es a costa de grandes sacrificios para el Erario municipal y de grandes beneficios para los especuladores de esta clase de negocios, y otro conservador, dentro de los límites que imponen los problemas a resolver. Nosotros hemos preferido adoptar este último criterio.

Líneas principales de nuestra reforma son:

Primero. En el sentido Este-Oeste, desde la plaza de la Independencia a la plaza de España, paralela aproximadamente a la Gran Vía, uniéndose a ésta en la plaza de España y encauzando por ella el tráfico de la calle de Alcalá y barrio de Salamanca para llevarlo a la Cuesta de San Vicente y ramificarse desde este punto. Con ello se consigue descongestionar el tráfico de la calle de Alcalá en el sector plaza de la Independencia a Sol y descongestionar a su vez la actual Gran

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de España

Vía, pudiendo llevar por esta que proponemos el tráfico rapido.

Segundo. En el mismo sentido Este-Oeste la nueva Avenida del Ferrocarril, que partiendo del paseo de las Delicias, frente a la estación de este nombre, sigue la trayectoria del ferrocarril que enlace las estaciones de Norte y M. Z. A. hasta el paseo de los Pontones, para continuar desde este encuentro por el paseo Imperial y continuar el tramo nuevo en dirección Norte a unirse al Paseo Alto de la Virgen del Puerto.

Tercero. En dirección Este-Sur proyectamos una vía que partiendo de la plaza de Alonso Martínez enlaza con la plaza de Bilbao para continuar por la actual de Peligros, Sevilla, plaza del Progreso y plaza de Lavapiés a la glorieta de Embajadores.

En este trazado en su primer tramo de Alonso Martínez a plaza de Bilbao atraviesa una zona de construcciones pobres y no comerciales; por lo tanto, de fácil apertura. En su trayecto plaza de Bilbao a Alcalá, tramo más costoso, por la necesidad de derribar casas recientemente construídas en Gran Vía y Peligros, pero cuyo derribo, aunque costoso, necesario, ya que toda vía Norte-Sur que se intente no resolverá ningún problema de tráfico en esta dirección si no enlaza los barrios altos de Madrid con los barrios bajos.

La falta de un estudio de reforma interior de conjunto y el ejecutar apertura de grandes vías aisladas, sin tener en cuenta futuros enlaces, trae como consecuencia la necesidad en su día de derribos de construcción relativamente moderna.

En el tramo de plaza de Canalejas a glorieta de Embajadores se atraviesa una zona de construcción pobre y anticuada.

Cuarto. En este mismo sentido Norte-Sur proyectamos otra Gran Vía que, partiendo de la calle de Alcalá entre el Círculo de Bellas Artes actual y el nuevo Ministerio de Instrucción pública, vaya en dirección Sur a unirse a la plaza de las Cortes, ampliando ésta, continúe en la misma dirección atravesando Atocha para dirigirse a la plaza de Lavapiés y continúe a glorieta de Embajadores.

Esta vía tiene por finalidad establecer un circuito cerrado y compuesto por la Gran Vía actual, calle de Bailén, nuevo trozo entre plaza de San Francisco y Puerta de Toledo y ronda de Toledo

Quinto. Independientemente de estas principales arterias hemos proyectado enlaces de la plaza del Callao con plaza de Santo Domingo (calle Real, hoy en tramitación), plaza de Santo Domingo con plaza de Isabel II, plaza de Isabel II con Puerta Cerrada, Puerta Cerrada con plaza de Santa Cruz, y plaza de Santa Cruz con la plaza del Callao.

Todos estos enlaces con las vías hoy día existentes constituyen circuitos cerrados que descongestionan la Puerta del Sol y sus calles afluyentes.

Reforma de la Puerta del Sol.—Hasta mediados del siglo pasado la Puerta del Sol **nunca fué plaza,** sino el encuentro de dos calles de dirección Este-Oeste: una Alcalá-Arenal y otra Carrera de San Jerónimo-Mayor.

Mejor que una descripción de la idea que informa nuestro proyecto sobre este problema agudo y grave de la ciudad, creemos más gráfico y fácil el remitirnos al plano señalado con el número 11, en el que se expresa claramente nuestro criterio.

El criterio que debe informar la reforma interior de una ciudad, según nuestro entender, no debe ser demoledor, pues la amplitud de grandes vías no resuelven los problemas del tráfico, que lo que necesita es ordenación, y esto se consigue con un buen esquema viario y una anchura de los trazados en calzada y aceras que responda matemáticamente a las corrientes de tráfico, bien sea rodado o de peatones, que tienen que encauzar.

Aspectos sanitarios y de abastecimiento. — Primero. Proyectamos una playa artificial con casas de baños públicos en el Retiro (en el antiguo campo de la Exposición).

Segundo. Proyectamos un gran estadium municipal en el sitio que hoy ocupa la antigua Plaza de Toros y otro lindando con los actuales campos de deportes del Madrid F. C.

Tercero. Proyectamos el Hipódromo en la zona segregada de la Casa de Campo, frente a la piscina y playa establecida en las orillas del río Manzanares.

Cuarto. Proyectamos la canalización del Manzanares desde el Puente de los Franceses al de San Fernando, y desde el Abroñigal hasta el arroyo de la Gavía.

Quinto. Establecimiento de una estación depuradora de aguas residuarias al final de la canalización futura del río Manzanares y una depuradora de aguas del río Manzanares al comienzo de dicha futura canalización.

Sexto. Proyectamos un mercado central inmediato al Nuevo Matadero y mercados de barrio distribuídos en las distintas zonas y en los emplazamientos que se determinan en el plano número 3.

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de España

PROYECTO DE ORDENANZAS MUNICIPALES PARA LA EDIFICACIÓN DEL EXTRARRADIO Y EXTENSIÓN DE MADRID

De todos los medios de que disponen los Ayuntamientos para lograr sus fines, el mas eficaz y economico es la prolongación de unas sabias Ordenanzas municipales. Gracias a los amplísimos poderes que nuestro derecho otorga en este punto a los Municipios, las limitaciones que las Ordenanzas pueden imponer a las iniciativas y a los derechos de los particulares son bastantes para que sin desembolso y con absoluta eficacia se evite lo malo y se consiga que en un plazo no muy largo, desaparezca lo que anteriormente se hizo contra las exigencias urbanísticas, forzando así a todos a colaborar en el plan urbano municipal. De ahí el acierto de que se acompañe al plan de urbanización un anteproyecto de Ordenanzas.

Antes de exponer los principios en que se basa el adjunto, creemos inexcusable advertir que para la plena eficacia de unas Ordenanzas de construcción es imprescindible que el territorio a que se apliquen sea cuando menos el mismo a que se refiere el proyecto de urbanización aprobado.

En el proyecto de Ordenanzas de edificaciones que se acompaña hemos huído de reproducir innecesariamente aquellos preceptos que se encuentran en las Ordenanzas municipales de Madrid y que deben igualmente aplicarse al extrarradio, limitándonos a fijar las normas que estimamos fundamentales para que, si se aprobara el proyecto de urbanización que presentamos, desde el primer día la actividad particular cooperase con la municipal para convertir en realidad el citado proyecto.

El desorden manifiesto que ofrece la edificación en Madrid, tanto en el interior y ensanche como en el extrarradio, y el aspecto desagradable, en el sentido estético de la mayor parte de sus calles, obedece a los siguientes motivos:

Primero. Falta de una clasificación de las construcciones, según su destino, en zonas homogéneas.

Segundo. Fijación de la altura máxima de los edificios, atendiendo exclusivamente a la anchura de las calles.

Tercero. Falta de una altura mínima establecida para las construcciones; y

Cuarto. A no haberse establecido un escalonamiento de las alturas de los edificios partiendo del centro hacia las afueras, escala aplicable también a la proporción edificable de superficie en cada solar. De ahí que puedan verse casas de campo unifamiliares dentro del casco de Madrid, y verdaderos rascacielos en pleno monte.

El proyecto que se acompaña obedece a los principios contrarios:

Primero. Obligatoriedad de sujetarse a un plan de distribución por zonas.

Segundo. Obligatoriedad también del plano de distribución de las clases de construcción.

Tercero. Fijación de los índices de aprovechamiento de superficies, de acuerdo con el criterio representado en los planos anteriores.

En los preceptos de aplicación de esos criterios se han tenido en cuenta las enseñanzas de las grandes ciudades que pueden servir de modelo en Europa y América.

CAPITULO I

Reglas generales en materia de edificación.

(*Artículos más importantes comprendidos entre* 1-12.)

Artículo 3.° El término municipal de Madrid se considerará dividido en las siguientes zonas:

a) Zonas de residencia.
b) Zonas de vivienda obrera.
c) Zonas de industria.
d) Zonas comerciales; y
e) Zonas de protección, espacios libres y de recreo y espacios de reserva.

En el apéndice A de estas Ordenanzas se describen los límites de las citadas zonas, con arreglo al plano que también se acompaña.

Art. 11. Para todo lo referente al número de plantas, aprovechamiento del solar y altura del edificio, se dividen las construcciones en cinco clases, designada cada una de ellas en estas Ordenanzas con el número romano correspondiente.

En el apéndice B de estas Ordenanzas se comprende el plano en que consta la distribución en el término de cada una de estas clases de construcciones y las tablas de altura y aprovechamiento de solares, en que se resume, para mayor facilidad, los preceptos que más adelante se insertan.

CAPITULO II

Trata en los artículos 13-23 de Licencias de construcción, acceso a los solares y situación del edificio.

CAPITULO III

Número de plantas y superficie edificable.

(*Artículos* 24-36.)

Artículo 30. A los efectos de estas Ordenanzas se entiende por índice de aprovechamiento el producto de la multiplicación del número de plantas por el de décimas partes de la superficie edificable.

Art. 31. En las clases I de construcción no se permite edificar más de dos décimas partes de la superficie total del solar, que habrá de tener un mínimum de 500 metros cuadrados para cada vivienda independiente. El índice de aprovechamiento de esta clase es (2 por 2) 4.

Art. 32. En la clase II de construcción no se permite edificar más de las tres décimas partes de la superficie total del solar. El índice de aprovechamiento de esta clase es (3 por 3) 9.

Art. 33. En la clase III de construcciones no se permite edificar más de las cuatro décimas partes de la

Biblioteca Nacional de España

superficie total del solar. El índice de aprovechamiento de esta clase es (4 por 4) 16.

Art. 34. En la clase IV de construcción no se permite edificar más de las cinco décimas partes de la superficie total del solar. El índice de aprovechamiento de esta clase es (5 por 5) 25.

Art. 35. En la clase V de construcción no se permite edificar más de las seis décimas partes de la superficie total del solar. El índice de aprovechamiento de esta clase es (5 por 6) 30.

CAPITULO IV

Tipos de construcción y edificaciones anejas

(*Artículos* 37-46.)

CAPITULO V

Emplazamiento de las edificaciones y patios.

(*Artículos* 47-62.)

Artículo 47. En los edificios pertenecientes a las clases I y II rige el sistema de edificación abierta; en los de las clases III, IV y V el de edificación cerrada.

CAPITULO VI

Altura de las construcciones.

(*Artículos* 63-74.)

Artículo 64. Las alturas máximas de los edificios serán de 10 metros en la clase II, de 12 en la III, de 16 en la IV y de 20 en la V.

Art. 65. No obstante lo dicho en el anterior artículo, los edificios que se encuentren en una calle no pueden tener altura mayor de la anchura de la calle medida entre las alineaciones de uno a otro lado, y en el caso de que la calle sea desigual, obteniendo la distancia media.

Art. 73. Las construcciones de todas clases están sujetas a una altura mínima, que es la que se fija en la tabla que figura como apéndice a estas Ordenanzas.

CAPITULO VII

Barrios o colonias y casas en fila.

(*Artículos* 75-77.)

Apéndice A.—Plano de división en zonas.

Teniendo en cuenta la dificultad que representa definir los límites de las diversas "zonas" en que se considera dividido el término municipal, debido a carecer de designación las vías que las limitan, estimamos que este documento deberá ser redactado al confeccionarse el proyecto definitivo y después de haber dado nombre a las calles y avenidas nuevas.

Entretanto podrá seguir de guión el plano señalado con el número 3, en donde de una manera gráfica se representan las zonas de residencia vivienda obrera, de industria, comerciales y de protección, espacios libres, etcétera.

La reproducción de este plano debe figurar en cada ejemplar de las futuras Ordenanzas municipales.

Apéndice B.—Plano de división en clases de edificación.

Este documento está representado por el plano señalado con el número 12, y su reproducción debe, asimismo, figurar en cada ejemplar de las futuras Ordenanzas municipales.

Apéndice C.—Clases de edificación.

Este documento está representado por el plano señalado con el número 57, cuya reproducción debe figurar en cada ejemplar de las futuras Ordenanzas municipales.

Apéndice D

CUADRO DE ORDENANZAS SOBRE CLASES DE CONSTRUCCION

Clases de construcción	Número de plantas	Forma de edificación	Superficie edificada	Indice de aprovechamiento	OBSERVACIONES
I	2 plantas completas.	abierta	2/10	4	Edificios en primera línea a 20 m. de fondo de la fachada.
II	3 » »	cerrada	3/10	9	Edificios interiores y construcciones anejas hasta 50 m.
III	4 » »	»	4/10	16	
IV	5 » »	»	5/10	25	Se autoriza la construcción de edificios interiores aislados a más de 50 m.
V	6 » »	»	6,10	30	Se permite la construcción de edificios interiores sin límite; pero las alas laterales no excederán de 1,50 de anchura del patio.

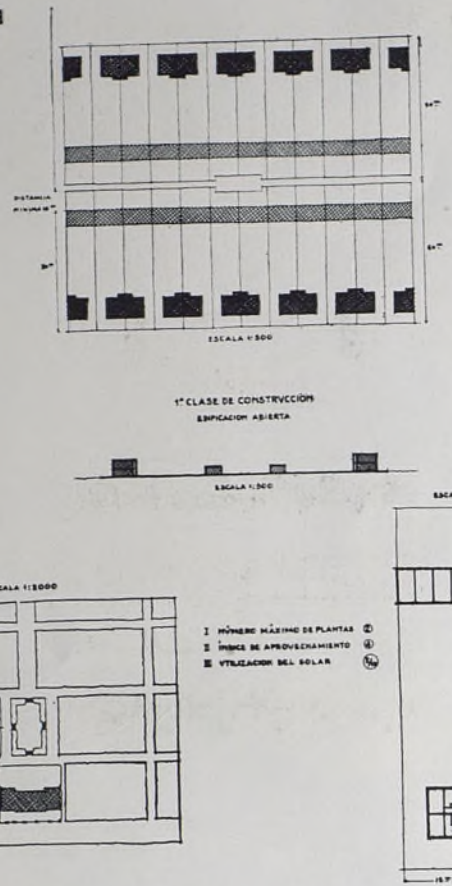
Biblioteca Nacional de España

Plano de distribución de clases de construcción.
Apéndice B de las Ordenanzas municipales.

Biblioteca Nacional de España

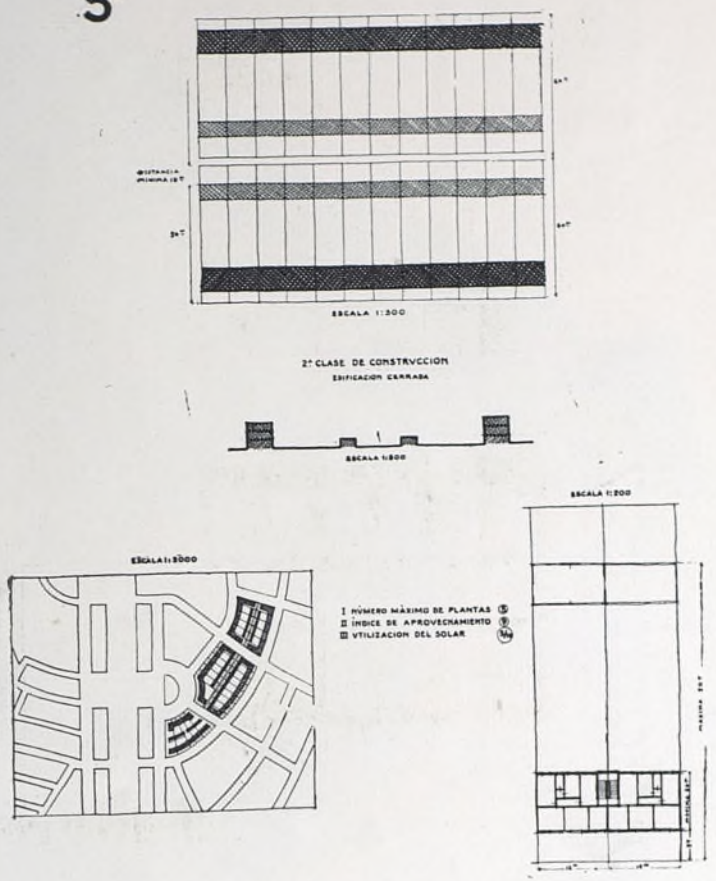
MADRID

5.ª



MADRID

5.b

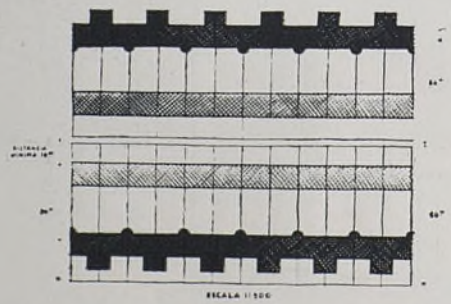


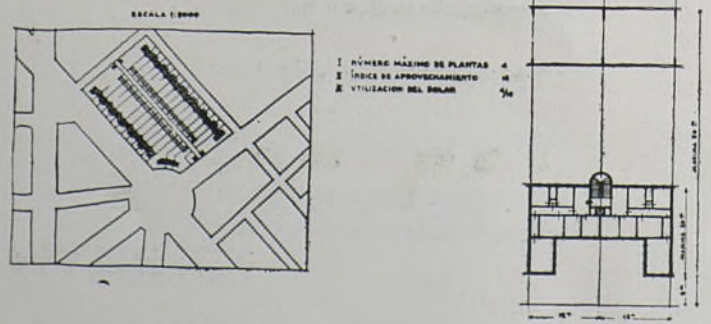
CLASES DE CONSTRUCCIÓN.—EDIFICACIÓN ABIERTA Y EDIFICACIÓN CERRADA.

Biblioteca Nacional de España

MADRID

5.c

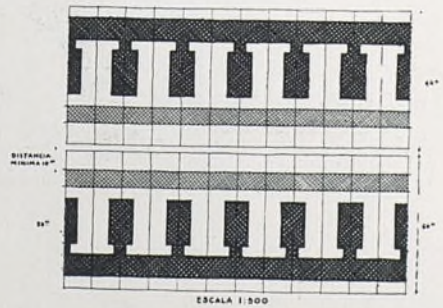


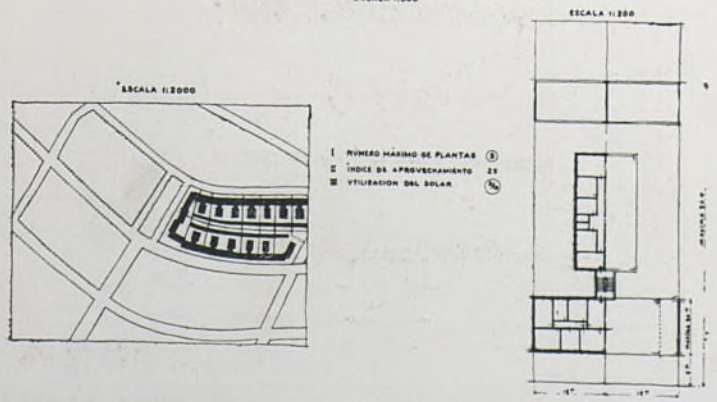


Clase de construcción.—Edificaciones cerradas.

MADRID

5.d



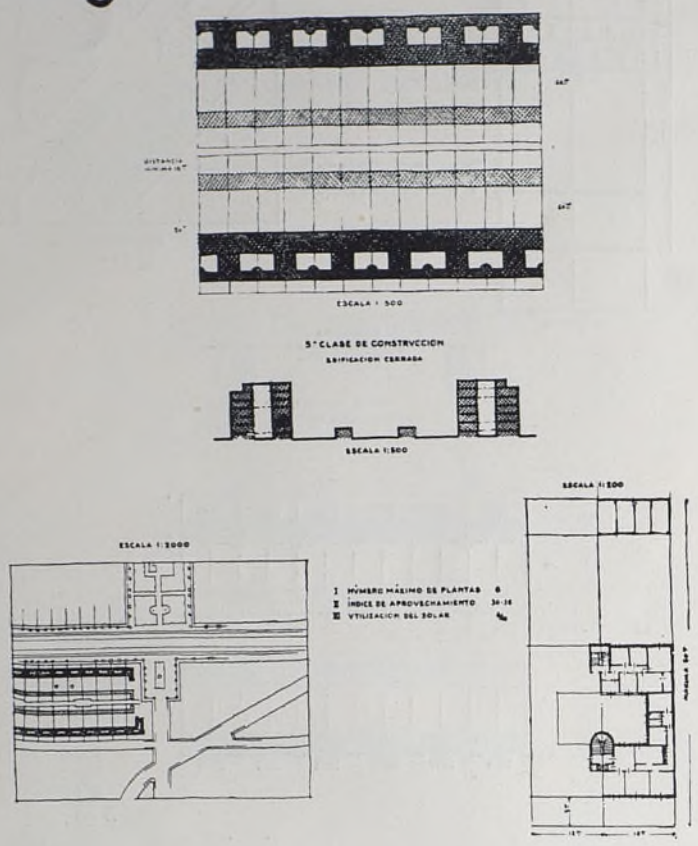


Biblioteca Nacional de España

BIBLIOTECA NACIONAL

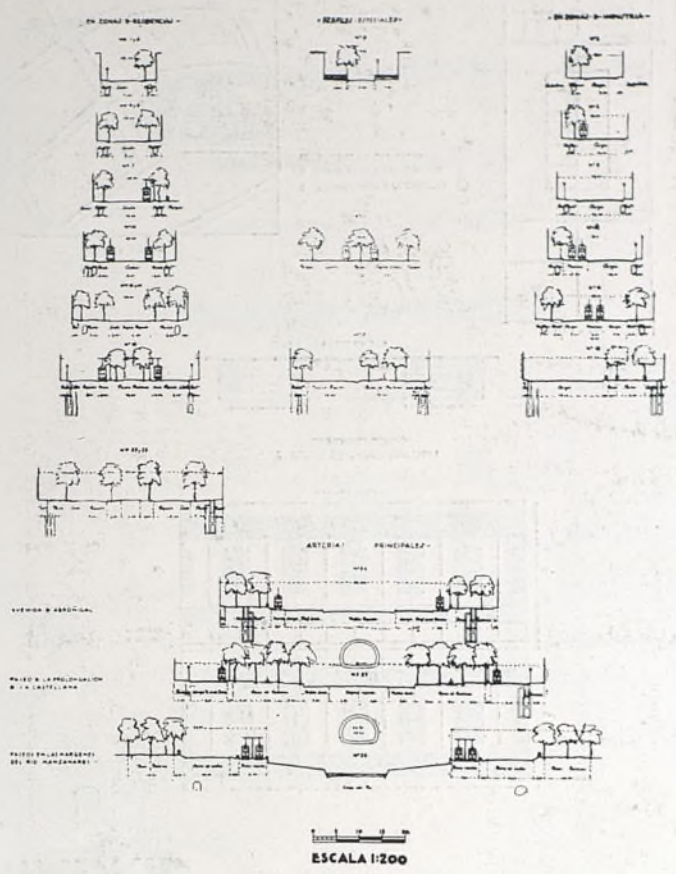
MADRID

5.ª



MADRID

6.ª



CLASE DE CONSTRUCCIÓN.—EDIFICACIONES CERRADAS Y PERFILES TRANSVERSALES.

Biblioteca Nacional de España

DETALLE DEL SALÓN DE LECTURA. Dec. *Alfonso Olivares.*

UN DECORADOR ESPAÑOL EN PARÍS

"LA PRENSA"

En el centro de París, en plena rue Royal, *La Prensa*, el famoso rotativo bonaerense, acaba de abrir al público, en planta baja, un salón de lectura con su correspondiente noticiario gráfico, donde los argentinos encuentran, al día, las noticias de la patria lejana. En la planta entresuelo se hallan instaladas las oficinas de Administración, Dirección y Redacción. La suntuosa instalación que damos a conocer a los lectores de ARQUITECTURA es obra de D. Alfonso Olivares, conocido anteriormente en el campo de la pintura surrealista.

De una irreprochable ejecución la instalación de *La Prensa*, es un buen ejemplo de decoración interior, concebida dentro de una de las actuales corrientes europeas a base de mobiliario semimetálico y de una estudiada iluminación indirecta.

Reminiscencias, sin duda, de su noble condición de pintor son en este decorado de Olivares los relieves de escayola pintada que decoran algunos de los salones, en los que, con un claro sentido plástico, recuerdan las rotativas. Las alfombras, lo mismo que las vidrieras, son a base de dibujos cubistas, tan en favor en las artes decorativas francesas.

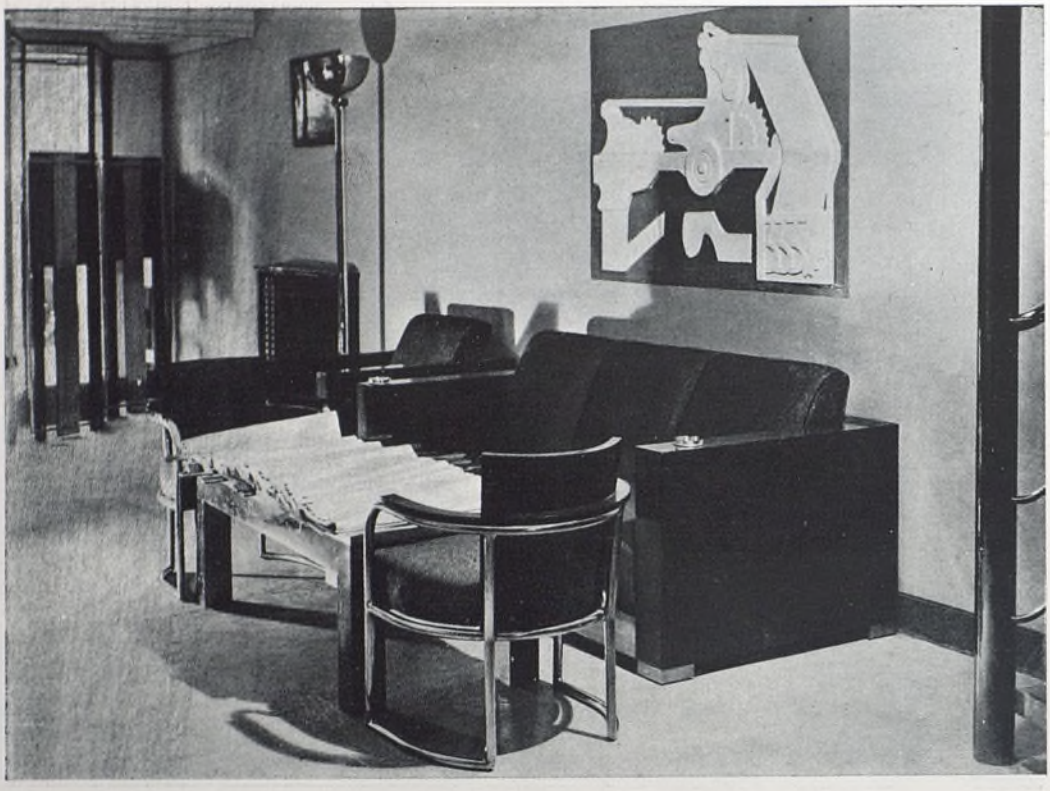
Los trucos de la iluminación, que tanta importancia adquiere hoy en la decoración de interiores, muy conseguidos, y alguno, como el de las mesas de la Biblioteca, resulta francamente práctico y resuelto.

La entonación de los locales a base de luz blanca y grises en contraste con la caoba obscura de los muebles constituye otro de los aciertos de la instalación.

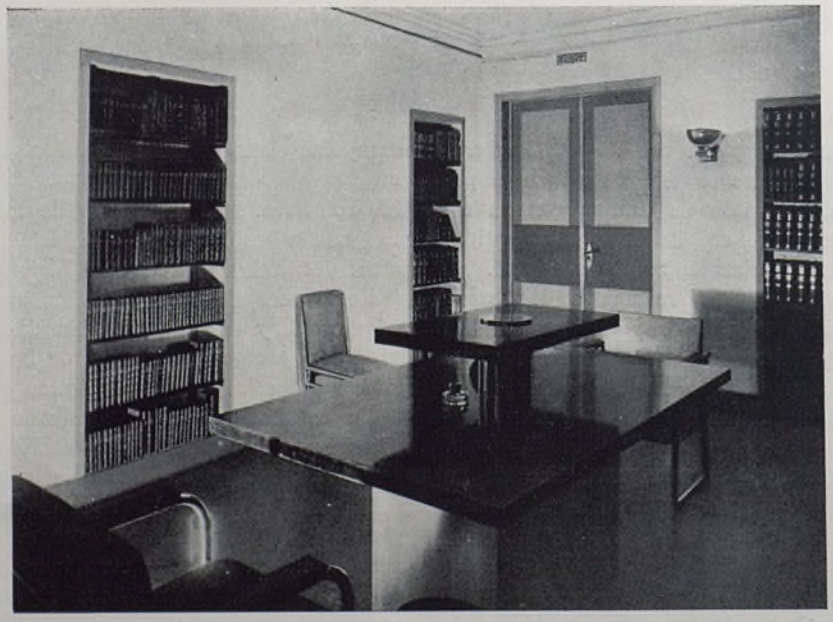
Nos complace señalar aquí el éxito de nuestro compatriota, quien pronto inaugurará en los Campos Elíseos la nueva sede de otro famoso periódico, *La Nación*, de Buenos Aires, que esperamos también tener ocasión de comentar.

G. M.

Biblioteca Nacional de España



"La Prensa" (París).—Detalle del Salón de lectura. Dec. *Alfonso Olivares.*



"La Prensa". Dec. *Alfonso Olivares.*

Biblioteca Nacional de España

REVISTA DE LIBROS

ALCAZAR DE SEVILLA. Cuarenta y ocho ilustraciones con texto de *Juan de M. Carriazo,* catedrático de Historia de España en la Universidad de Sevilla. Patronato Nacional del Turismo. El arte en España. Edición Thomas — Barcelona. 2 pesetas.

Forma el volumen XXIX de esta serie, empezada hace bastantes años y proseguida con lentitud extraordinaria, no alterada ni aun ante la buena venta que hubieran tenido algunos tomos, como éste que ahora se publica, mientras se celebraron las Exposiciones de Sevilla y Barcelona.

Estos tomitos, de forma cómoda y agradable, bien presentados, con numerosos y buenos fotograbados y unas páginas de introducción siempre discretas, van formando una serie de monografías utilísimas para el conocimiento y divulgación de nuestro arte.

En las páginas de introducción de este volumen, dedicado al Alcázar sevillano, el Sr. Carriazo resume su historia y le describe concisa y acertadamente, señalando los restos almohades, las construcciones de mediados del siglo XIV, las del XVI y las, por desgracia, numerosas reformas y restauraciones posteriores. Las ilustraciones están bien escogidas: nótase tan sólo la falta de un plano del edificio, complemento indispensable, tanto para el que utilice este librito como guía de visita como para el que trate con su lectura de conocer el Alcázar sevillano. El texto publícase también en francés e inglés, según costumbre de la colección.

T. B.

LAS TORRES DE LA CIUDAD DE ALCARAZ, por *Jesús Carrascosa González.* Publicaciones de la Comisión de Monumentos de Albacete. II.— Albacete, 1929.

Es Alcaraz una de las más pintorescas villas españolas que van perdiendo rápidamente, ante el abandono y la indiferencia de sus habitantes, su aspecto monumental. "Contrista el ánimo—escribe el autor—cómo avanza la labor destructora del tiempo; cómo se comban lenta, pero sensiblemente las aristas verticales de la Lonja del Pósito; cómo se pulverizan los sillares del arco de la calle de la Zapatería; cómo se carcomen y a trechos desaparecen las cornisas que rodean la plaza monumental; cómo en las mismas Torres, en la maravillosa portada de la Aduana, en la misma veneranda iglesia de la Santísima Trinidad, hasta en el mismo palacio del Ayuntamiento, pierden rectitud las líneas y se abren grietas alarmantes; cómo con inminencia amenaza hundirse el inmenso hospital-asilo de San Francisco; y cómo, por último, se ha abandonado a su propio irremediable hundimiento, ante la indiferencia oficial, la cárcel de partido, antiguo convento de Santo Domingo, de preciosa factura ojival en sus tiempos, con riesgo inminente de arrastrar, o por lo menos quebrantar o resentir al hundirse, las magníficas Lonja y Azotea que forman acaso el más bello ornato de la plaza pública. Pero causa, sin embargo, más amargura considerar que desde hace un siglo esa incesante labor de terrible destrucción viene realizándose ante la indiferencia y la apatía de quienes no han sabido dar cuenta del glorioso legado de los tiempos, ejecutoria de honor y de nobleza de sus antepasados, más que abandonándola a su propia demolición y desaparecimiento. ¿Qué se ha hecho, si no, de los Castillos, del Acueducto, de la Torre de las Cigüeñas, de las iglesias de San Pedro, de San Ignacio, de San Juan de Dios, de la Casa de la Carnicería, de la Casa de la Sal y de tantos otros monumentos, verdaderos timbres de la pasada grandeza alcaraceña?"

De esta riqueza monumental quedan dos altas torres en la plaza: las de la Trinidad y del Tardón. La primera es campanario de una iglesia ojival del siglo XIII al XIV. Sus pisos inferiores son de esa época, pero el que la remata hízose en 1544, y tiene impostas, cornisas, columnas y crestería de Renacimiento.

La torre del Tardón es de reloj y consta de siete cuerpos separados por robustas cornisas. En sus paramentos se ven medallones con bustos de alto relieve y guerreros sosteniendo escudos. En el último cuerpo hay ventanas con columnas de candelabro y de remate crestería con hombres con escudos en los ángulos y gárgolas con representaciones humanas.

En los libros capitulares y de cuentas del Ayuntamiento consta que se empezó la torre del Tardón en 1555 por el maestro de cantería Bartolomé Flores; que en 1568 estaba acabada, proponiéndose que tasase la obra Vandelvira, "maestro de cantería el más preminente que agora hay", y, finalmente, que en 1574 se dispone "que se ponga el cornisamento y infantones por el orden que tiene de Andrés de Vandelvira y es a cargo de Bartolomé de Pedrosa cordobés".

En 1568 consta que Andrés de Vandelvira, cantero, hizo muestra y condiciones por que se ha de hacer la casa de la ciudad y cárcel de personas principales. En 1570 el mismo maestro dirigía los andamios para rehacer dos arcos caídos del acueducto.

El trabajo del Sr. Carrascosa proporciona datos nuevos y de interés acerca del arquitecto Vandelvira, nacido en el mismo Alcaraz en 1509, trabajando en Uclés en 1530, y más tarde en Ubeda, Baeza, Jaén y tal vez en Sabiote. Su testamento es de 1575, falleciendo cuatro años después. Poco a poco se van aportando datos documentales para la historia de este maestro, una de las figuras más interesantes de nuestro Renacimiento. En el archivo de la Chancillería de Granada ha encontrado recientemente el Sr. Gallego Burín otros aún no publicados.

T. B.

Biblioteca Nacional de España

REVISTA DE REVISTAS

THE ART BULLETIN. Chicago. Set. 1930.

Una estatuilla de Hércules en bronce, por George E. Maylonas.—Los fisiólogos de Berna, por Helen Woodruff.—Los bronces de Leonardo de Vinci, por Raymond S. Stites.—La Escuela romana en Asís, por Alfred Nicholson.

MODERNE BAUFORMEN. Stuttgart. Enero 1931.

Casa Van der Leeuw, Rotterdam; arquitectos, J. A. Brinkman y L. C. van der Vlugt.—Neue Wohnbauten in Stuttgart, arquitectos O. Bloch & E. Guggenheimer.—Vivienda de una escultora en Budapest.—Karl Pullich, Wiesbaden: Una casa de campo.—Villa con atelier en Praga, Eugen Linhart.—Interiores, muebles.

L'ARCHITECTURE. París. Enero 1931.

El dominio de Sceaux.—Rascacielos de Europa.—Rascacielos de América.—El nuevo puente de Colonia a Mulheim.

ARCHITEKT SIA. Praga. Número 12. 1930.

El palacio de Administración de la Sociedad de Minas y Forjas en Praga.—Algunas observaciones sobre el empleo de construcciones con acero en la construcción de edificios.

GARDEN CITIES & TOWN PLANNING. London. January 1931.

Progress of town-planing.—Progress of Housing.—Cornwall.—England and Australia.—First garden city limited.—Proposed land valuation. Bill.—The aesthetic relation of town. and country in regional planing.

INNEN-DEKORATION. Darmstadt. Enero 1931.

Una casa en el Prater, en Viena, trabajo de Fritz Reichl. Conceptos antiguo y nuevo del espacio.—Una casa de campo en el Havel.—Casa de botes con pérgola, arquitecto Otto Block.—La nueva alegría de vivir.—Piscina al aire libre, arquitecto Fritz Hitzbleck, Düsseldorf.

El nuevo folleto sobre los ataguías de hierro, sistema

HOESCH

se publicará a fines de Diciembre de 1930. Explica de manera detallada todo lo que valga la pena saber sobre los ataguías de hierro, sistema Hoesch, de modo que es un libro adecuado de instrucción para todas las Intendencias de obras que quieran trabajar racionalmente. Rogamos a los interesados serios que manden ya ahora el vale, impreso al pié de nuestro anuncio, a nuestro sección de propaganda para que se les envíe el libro gratis, inmediatamente después de su publicación.

Vale

para el envío del folleto gratuito sobre las ataguías de hierro edición 1931. (Córtese el vale y mándelo a la sección de propaganda de los ataguías de hierro y acero de la Fábrica de hierro y acero Hoesch, Sociedad anónima).

EISEN-U·STAHLWERK HOESCH AKTIENGESELLSCHAFT IN DORTMUND

Biblioteca Nacional de España

ARQUITECTURA
Publicación mensual

Sumario

F. García Mercadal... La futura plaza de Cuba en Sevilla.
W. Gropius..... Arquitectura funcional.
M. Ródenas..... Proyecto de Aduana en Caya (Badajoz).
F. Fungairiño..... Puerta lateral de la iglesia de San Martín (Valencia).
Labayen-Aizpurúa ..... "Sacha", nueva pastelería en San Sebastián.

Noticias. Libros. Revistas.

Sociedad Central de Arquitectos, Príncipe, 16, Madrid

Biblioteca Nacional de España

San Jacinto, en Pagés del Corro (Triana, Sevilla). (Foto *Ferriz*)

Biblioteca Nacional de España